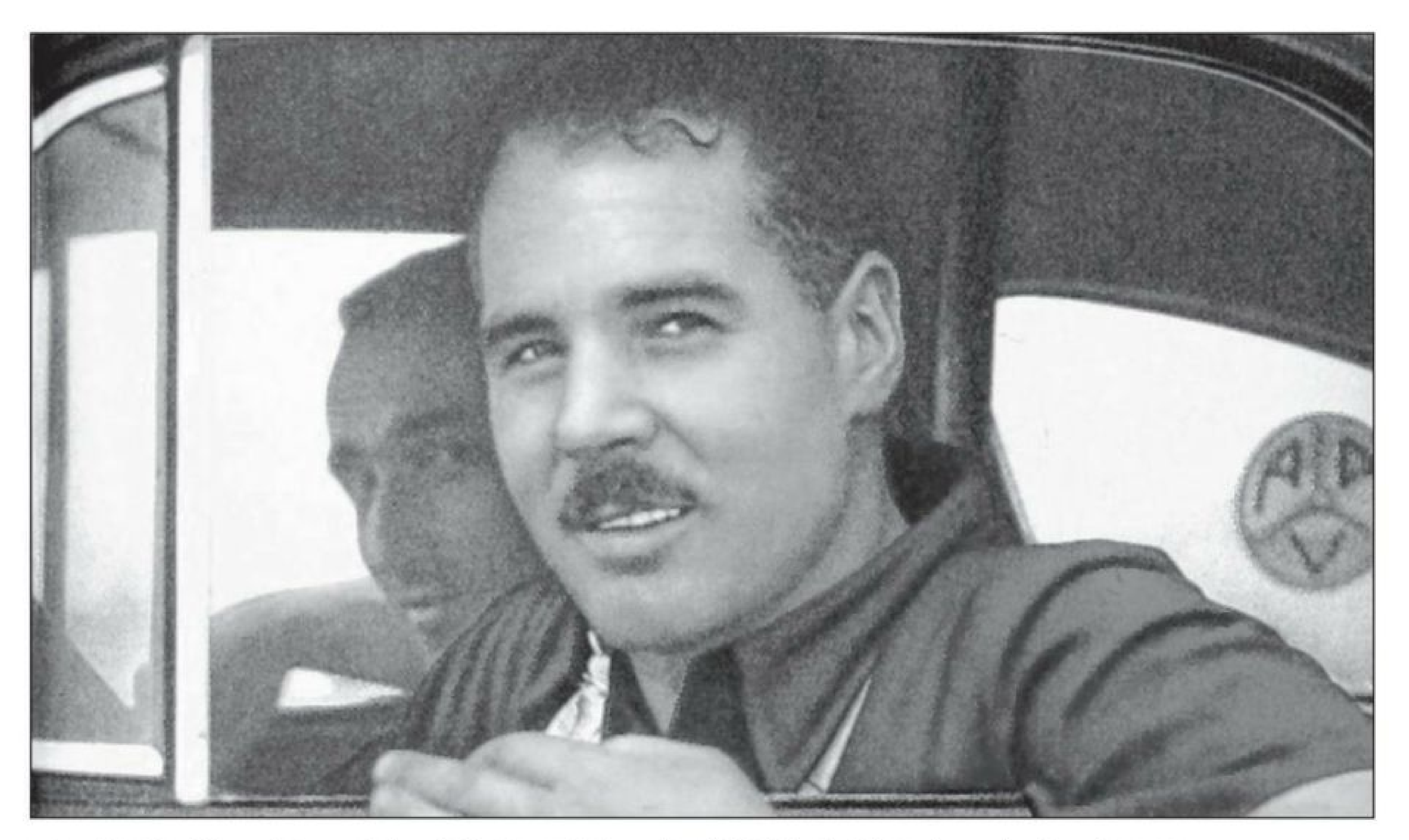

EusebioMarcilla
EL CABALLERO DEL CAMINO


1
SÁBADO 16 DE JULIO DE 2022
DEMOCRACIA
MUCHO MÁS DIARIO





>Eusebio Marcilla en la tapa de la edición 1533 de la revista "El Gráfico", del 26 de noviembre de 1948.



>Miguel Salem y Eusebio Marcilla.

Biografía

Resumen general, infancia, trabajos, casamiento, triunfos, fallecimiento

Eusebio Carmelo Marcilla nació en Junín el jueves 16 de julio de 1914, en Lebensohn 36. Sus padres eran Carmelo Marcilla, un español nacido en 1887 y que había llegado a Junín en 1906, y Carmen Balbi, casados en 1910. La pareja tuvo dos hijos: Edmundo -el mayor- y Eusebio.

Eusebio ingresó en el preescolar en el colegio "Roma", que funcionaba en la sede de la Sociedad Italia Unita, en Belgrano 84.

En 1919 la familia se trasladó a Córdoba, donde vivieron en las localidades de Viamonte, Canals y General Levalle, regresando a Junín en 1926.

A los 12 años de edad, Eusebio comenzó a trabajar en un taller mecánico ubicado en General Paz y Newbery, y por primera vez presenció una carrera automovilística realizada en la calle Italia cerca de donde hoy se encuentra la ruta 188.

En 1929 la familia Marcilla vivía en Vicente López y Planes 204. Con 15 años de edad, Eusebio ingresó a la Casa Buisán, concesionaria de Chevrolet ubicada en Ataliva Roca 49. Comenzó atendiendo el surtidor de nafta, luego pasó a la sección de repuestos y finalmente al taller. Por las noches estudiaba las lecciones de un curso de mecánica por correspondencia.

En 1932 y con sólo 18 años, Eusebio instaló un taller propio junto con su amigo Teodoro Baños, en Ataliva Roca 136. Posteriormente y hasta 1939 se instaló en Coronel Suárez 121, en sociedad con Juan Aimo, dedicándose a la fabricación de bombas diafragma.

En 1938, junto a Héctor Bozzetti, comenzaron a operar la línea de colectivos urbanos "El Obrero de Junín", conocido como "el colorado".

En 1939 ingresó como chofer a la empresa de ómnibus La Florida, donde cubrió el trayecto Junín-Luján. Al poco tiempo pasó a taller mecánico de la compañía.

El domingo 17 de diciembre de 1939 Eusebio disputó por primera vez una carrera. La misma se realizó en Salto en la categoría fuerza limitada. El auto lo había armado en su casa, sobre la base de una cupé Chevrolet 27. Largó en el puesto 32° y se clasificó 4°. En 1940 participó en dos competencias más de fuerza limitada, una el 10 de marzo en Totoras, Santa Fe, donde se clasificó 4°, y otra el 8 de septiembre en la pista del Aero Club de Junín, clasificando 2°.

Un grupo de seguidores de Eusebio formó una "Comisión Pro Participación" para recaudar fondos por medio de veladas, rifas y bailes, para que pueda participar en un Gran Premio. Con el aporte popular logró comprar una cupé Chevrolet que presentó en la primavera de 1940 en el Prado Español.

El 27 de septiembre de 1940 se largó el Gran Premio Internacional del Norte. En una etapa de la competencia, Marcilla se detuvo a auxiliar a los hermanos Oscar y Juan Gálvez, que se habían desbarrancado en la montaña. Entre Arequipa y La Paz, Marcilla volcó y debió abandonar. Al poco tiempo intervendría en las Mil Millas clasificándose 14°.

Su primer triunfo llegó el 12 de enero de 1941, en las 12 horas de Rafaela. El 31 de agosto de ese año también triunfó en la Vuelta de Añatuya.

El 30 de octubre de 1943 Eusebio se casó con Haydée Rosa Maggi, con quien tuvo dos hijas: María Haydée y Elena Virginia. La familia vivió en Bernardo de Irigoyen 224.

El 18 de julio de 1948 logró su tercer triunfo en la Vuelta del Chaco.

En 1948 corrió el Gran Premio de América del Sur, conocido como "la Buenos Aires - Caracas", junto a su acompañante Miguel Salem. Su auto llevaba el número 14 y la inscripción "Ciudad de Junín". El 29 de octubre Juan Manuel Fangio y su acompañante Daniel Urrutia sufrieron un grave accidente. Marcilla decidió socorrerlos y trasladarlos hasta un hospital que se encontraba a 20 kilómetros. Luego de dejarlos allí, continuó la carrera. Urrutia falleció, pero Fangio se recuperó. Ese gesto privó a Marcilla de la que hubiese sido la mayor victoria deportiva de toda su carrera, dado que por esa pérdida de tiempo llegó segundo a 12 minutos de Domingo Marimón, quien resultó ganador. Por esta notable actitud, a Marcilla se lo conoce mundialmente como "el Caballero del Camino".

Entre 1949 y 1952 logró 6 triunfos más: el 2 de octubre de 1949 en la Doble Vuelta de Rojas; el 11 de junio de 1950 en la Vuelta de La Pampa; el 2 de julio de 1950 en la Vuelta de Córdoba; el 2 de marzo de 1952 en la Vuelta de Santa Fe; el 6 de julio de 1952 en la Vuelta de Córdoba y el 12 de julio de 1952 en la Vuelta del Oeste.

El 14 de marzo de 1953 Marcilla corría la quinta vuelta de Santa Fe, acompañado por Salem. Venían en la primera posición por la ruta nacional 166 (hoy ruta provincial 70) cuando al llegar al empalme con la ruta nacional 11 en la localidad de Recreo, el auto impactó de costado y a alta velocidad contra una columna de hormigón. Marcilla falleció y Salem quedó herido. Todo Junín se paralizó. El sepelio tuvo un cortejo que abarcaba desde la Plaza 25 de Mayo hasta el Cementerio Central.

Por sobre sus triunfos, Eusebio era un ejemplo de vida, y así quedó inmortalizado como "el Caballero del Camino".

Curiosidades

-En el Museo del Automovilismo Juan Manuel Fangio, en Balcarce, se encuentra expuesta la cupé Chevrolet 1940 con la que Eusebio Marcilla corrió el Gran Premio de América del Sur en 1948.

-El 29 de octubre se celebra el "Día de la Caballerosidad Deportiva" en homenaje al gesto de Marcilla, que se privó de lograr el máximo triunfo de su carrera para socorrer a Fangio y Urrutia.

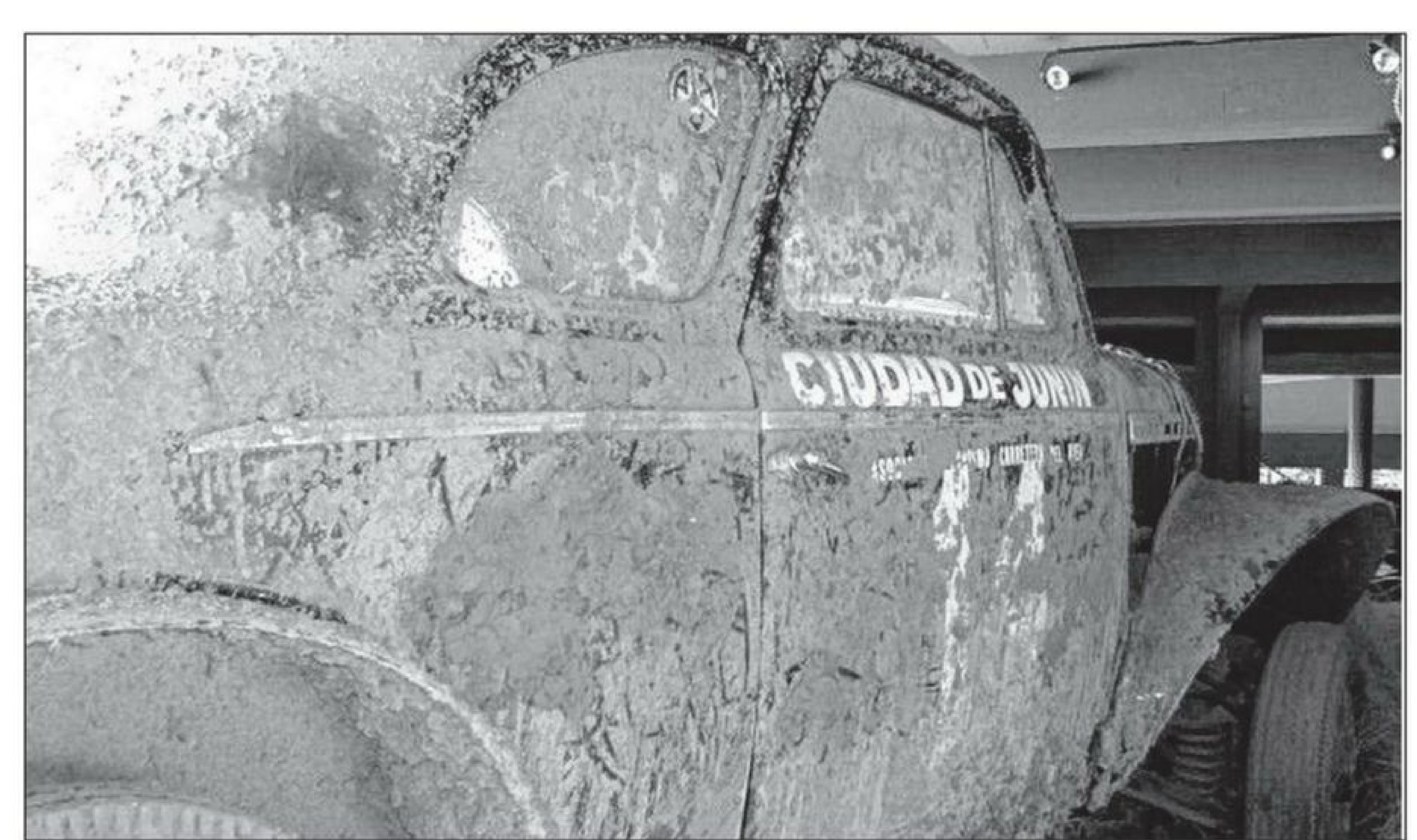
-La ruta provincial 70 de Santa Fe se llama "Eusebio Marcilla", en homenaje al piloto juninense que murió en ese lugar.

-En Recreo, Santa Fe, existe un monumento que recuerda el lugar donde se accidentó Marcilla.

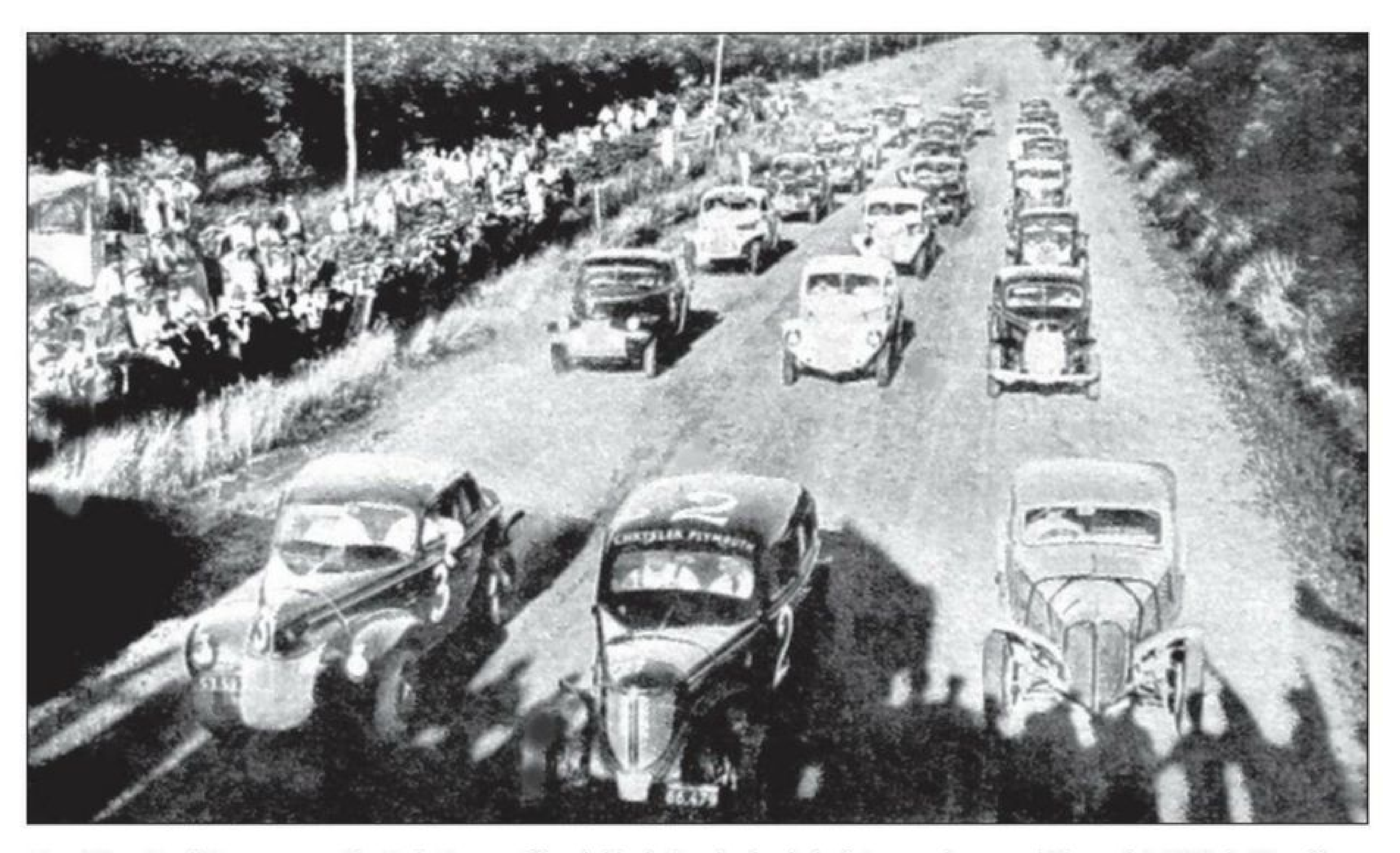
-El monumento a Eusebio Marcilla es una de las esculturas públicas más destacadas de Junín. Ubicado en la plaza homónima, muestra a Marcilla sosteniendo en sus brazos a Daniel Urrutia, acompañante de Fangio, luego del accidente de la Buenos Aires - Caracas. Es obra de Mario Chierico y está realizado mediante la técnica de vaciado en bronce.<



>Monumento en Recreo, Santa Fe.



>La cupé de Marcilla en el Museo Juan Manuel Fangio, en Balcarce.





>Los 25 autos listos para partir. En la tercera fila, del lado izquierdo de la foto, se observa al Chevrolet Nº 9 de Marcilla.



>Accidente entre los Ford Nº 16 de Manuel Díaz y Nº 5 de Carlos Curtesi, que tuvo como consecuencia el fallecimiento de este último.

Triunfo 1

12 Horas de Rafaela de 1941

La carrera número 14 del Turismo Carretera fue la primera de la temporada 1941. Denominada oficialmente "12 Horas de Rafaela", se corrió el domingo 12 de enero de ese año en un trazado carretero de 11.757 metros de longitud. Fue también la primera competencia de TC que se disputó en esa ciudad santafesina.

Eusebio Marcilla venía de obtener el 14º puesto en las Mil Millas y de abandonar el Gran Premio Internacional del Norte, las dos competencias de TC de 1940. En ambos casos, acompañado por Américo Cianfagna. Anteriormente había logrado posiciones entre 2º y 4º en circuitos de la zona, en la categoría Fuerza Limitada. Esta vez Marcilla estaría acompañado por el debutante Miguel Salem, quien sería su copiloto en más del 75% de su historial de carreras.

El sábado 11 se realizó la prueba de clasificación para determinar la numeración de los vehículos y el orden de largada, que sería en filas de tres autos. Eduardo Harrington, bajo el seudónimo "Eric Norton" y acompañado por Martin "Tell" Berasategui, logró la primera posición con su Delahaye con un tiempo de 4 minutos y 56 segundos, a un promedio de 143,2 kilómetros por hora. En el segundo lugar quedaron Ángel Garabato y Cesar Viacava con Chrysler, a casi 2 segundos. La primera línea de largada la completaron Ernesto Blanco y su acompañante Alberto Fava, con Ford. El dúo Marcilla-Salem, con Chevrolet, quedó noveno a 16 segundos de Harrington. De esta manera, los juninenses integraron la tercera línea de partida.

La largada se realizó temprano en la mañana del domingo. Pudieron iniciar la competencia 25 de los 29 inscriptos. Tras una hora de carrera y habiendo partido en la octava posición, Héctor Barragan se había adueñado de la punta con su Ford. Detrás venían Porporato, López y Marcilla, que ya había ganado cinco posiciones.

A las dos horas de carrera el líder era Porporato seguido por López y Marcilla. Una hora después Porporato había caído al tercer lugar, dejando a López y Marcilla en la punta. Con 40 vueltas al circuito, el dúo juninense se apoderaba del primer lugar y no lo perdería más. La carrera se transformó en una pelea por el segundo puesto entre Blanco, Barragán y Porporato.

Tras las agotadoras doce horas de competencia, Marcilla completó 129 vueltas a un promedio de más de 126 kilómetros por hora y logró su primer triunfo en una carrera de TC. Detrás se ubicaron Domingo Porporato, con 126 vueltas, Ernesto Blanco con 125 y Héctor Barragán con 123.

De los 25 autos que largaron, sólo 12 terminaron la carrera. La tragedia no estuvo ausente: un violento choque entre los Ford Nº 16 de Manuel Díaz y Nº 5 de Carlos Curtesi, tuvo como consecuencia el fallecimiento de este último.

Para Marcilla, que en ese entonces tenía sólo 26 años de edad, las 12 Horas de Rafaela fue la competencia que lo catapultó a los titulares de los diarios nacionales. El juninense comenzaba a hacerse conocido fuera de nuestra ciudad, faltando aún siete años para el Gran Premio de América del Sur en el que se consagraría como "Caballero del Camino".

Curiosidades

-Luego de su triunfo en las 12 horas de Rafaela, Marcilla volvió a ocupar el primer puesto en Añatuya, el 31 de agosto. Y finalmente Juan Manuel Fangio se quedó con las 1000 Millas Argentinas el 14 de diciembre, completando una tripleta de Chevrolet. Esto recién volvería a suceder 73 años después, cuando Agustín Canapino ganó con la misma marca la tercera carrera consecutiva de la temporada 2014, justamente en Junín.

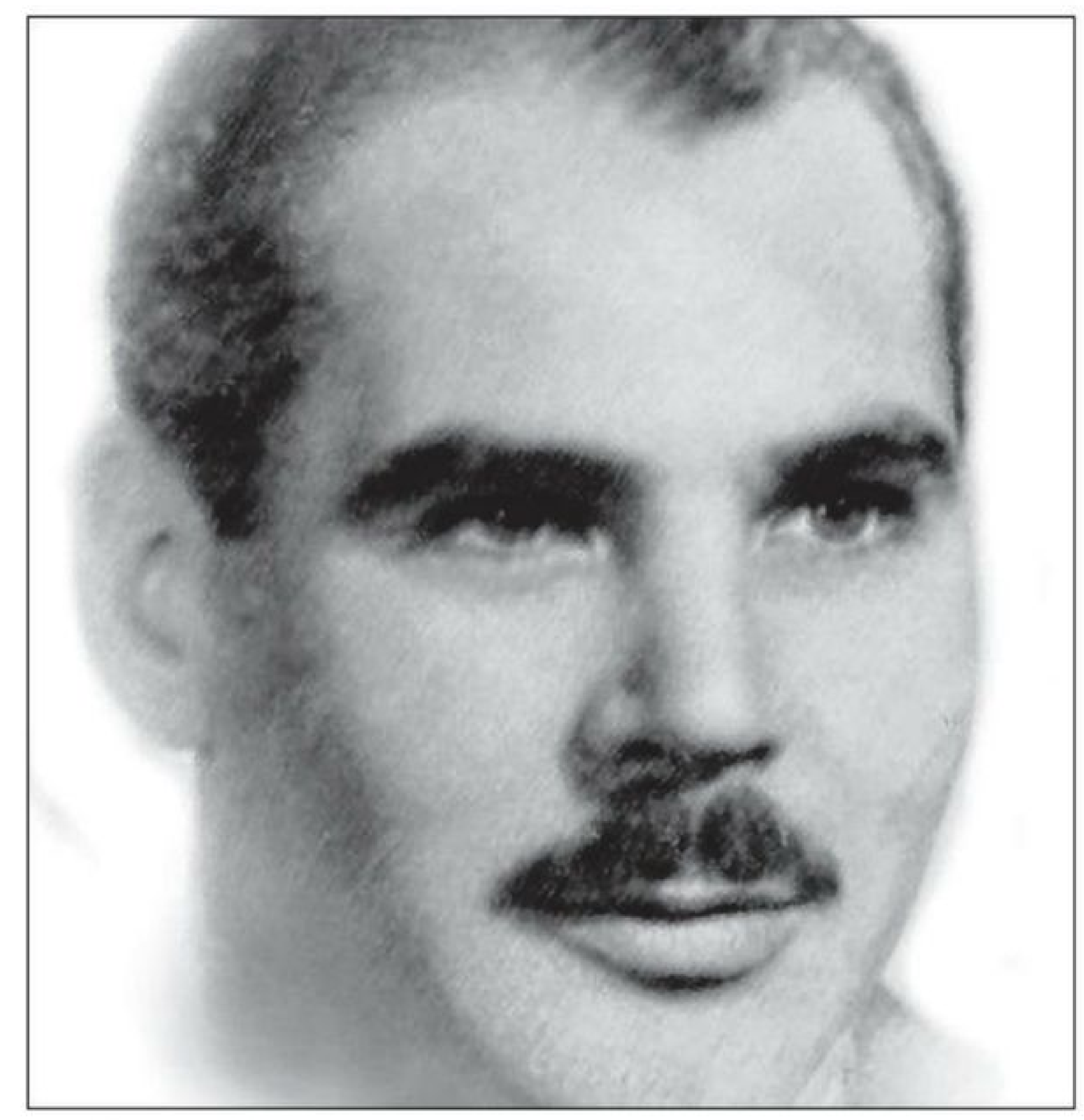
-Las 12 Horas de Rafaela de 1941 fue la primera carrera de Turismo Carretera que tuvo una prueba de clasificación.

-Después del mediodía, el calor del verano santafesino y la aparición de millones de mariposas, hicieron recalentar los radiadores complicando la tarea de los pilotos.

-Esta competencia no se corrió en el Autódromo Ciudad de Rafaela -el famoso "óvalo"- dado que este circuito comenzó a construirse recién en 1952. Todas las demás carreras de TC disputadas en Rafaela se corrieron en el autódromo.<



> El Chevrolet nº 9 de Marcilla en las 12 Horas de Rafaela de 1941.

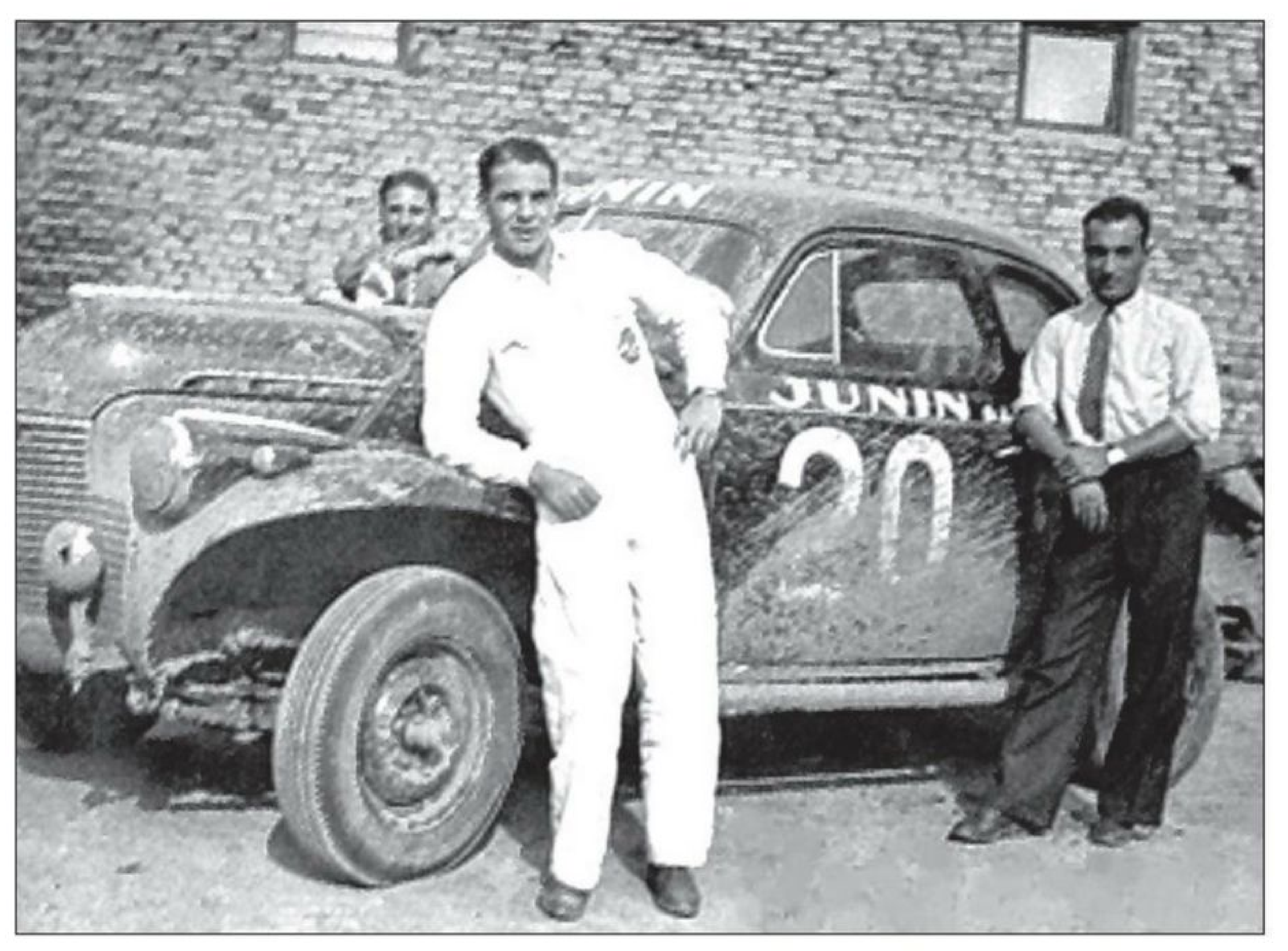


>Eusebio Marcilla.

12 Horas de Rafaela — Clasificación final

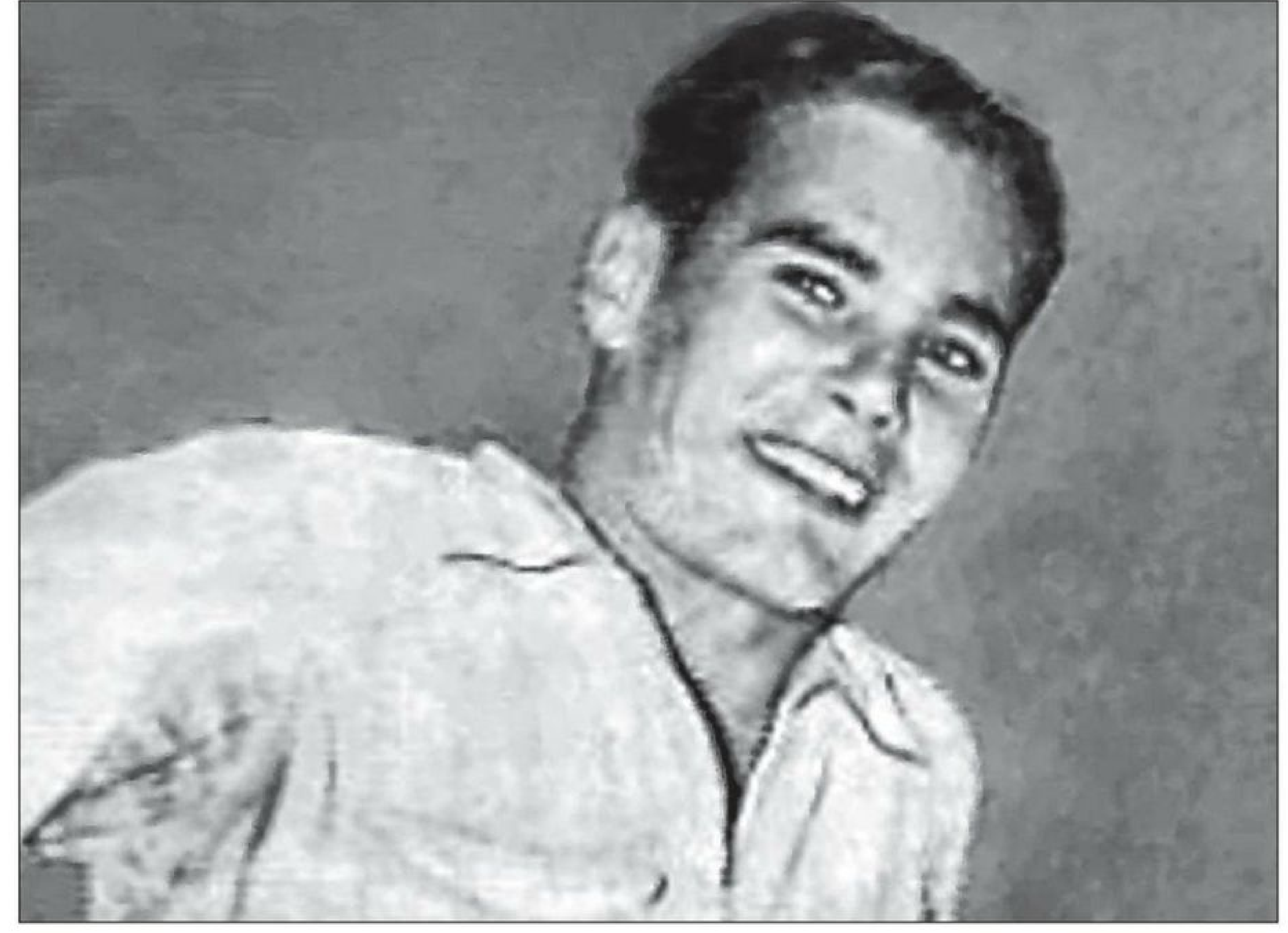
Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vueltas	Promedio
1	**9**	**Marcilla, Eusebio**	**Chevrolet**	**12h 01m 09s**	**129**	**126,2 km/h**
2	4	Porporato, Domingo	Ford	12h 00m 39s	126	123,3 km/h
3	3	Blanco, Ernesto	Ford	12h 04m 53s	125	121,6 km/h
4	8	Barragán, Héctor	Ford	12h 01m 25s	123	120,3 km/h
5	22	Montes, Manuel	Chevrolet	12h 04m 33s	121	117,8 km/h
6	12	Solveyra, Carlos	Ford	12h 04m 11s	117	114,0 km/h
7	27	Karstulovic, Emilio	Mercury	12h 00m 10s	116	113,6 km/h
8	11	Iraizos, Pedro	Chevrolet	12h 02m 29s	113	110,3 km/h
9	7	Ortega, Jaime	Ford	12h 04m 44s	108	105,1 km/h
10	21	Pacuali, Ángel	Ford	12h 01m 48s	99	96,8 km/h
11	19	Teper, Ángel	Ford	12h 03m 00s	95	92,7 km/h
12	15	Ochagavia, Antonio	Ford	12h 02m 41 s	89	86,9 km/h
	1	Berasategui, Martín*	Delahaye	Abandonaron		
	2	Garabato, Ángel	Chrysler			
	5	Curtesi, Carlos**	Ford			
	6	Drago, Héctor	Chevrolet			
	10	Mazzini Olivo	Ford			
	13	López, Ricardo	Ford			
	14	Marimón, Domingo	Ford			
	16	Diaz, Manuel	Ford			
	17	Cozzarin, Arturo	Chevrolet			
	18	Fernandez, Rogelio	Ford			
	20	Perazzo, Adolfo	Ford			
	23	Cassini, Octavio	Ford			
	28	Hernández, Rosendo	Ford			
	24	Pastor, Reynaldo	Ford	No largaron		
	25	Taddia, Tadeo	Chevrolet			
	26	Orsi, Domingo	Ford			
	29	Alaimo, Baltasar	Chevrolet			

(*) El piloto Eduardo Harrington logró el primer puesto en la clasificación, pero las autoridades no permitieron que participe. Su copiloto Martín "Tell" Berazategui fue autorizado para correr en su lugar, sin acompañante.
(**) Falleció tras el el accidente que protagonizó con el auto Nº 16 de Manuel Díaz.





>Eusebio Marcilla y su acompañante Miguel Salem junto al Chevrolet Nº 20.



>Eusebio Marcilla durante la Vuelta de Añatuya de 1941, con 27 años de edad.

Triunfo 2

Vuelta de Añatuya de 1941

La Vuelta de Añatuya de 1941, denominada oficialmente "III Carrera Ciudad de Añatuya", fue la 15ª competencia de Turismo Carretera. Fue organizada por la Comisión Deportiva Automovilística con el patrocinio de la Municipalidad de la Ciudad de Añatuya, provincia de Santiago del Estero. Se disputó el 31 de agosto sobre un recorrido de 530 kilómetros, con Marcelo L. A. Pierri como comisario deportivo.

Hubo 21 inscriptos, entre ellos el juninense Eusebio Marcilla, acompañado por Miguel Salem, con el Chevrolet Nº 20. Con esa marca también se destacaban el crédito rafaelino Americo Berta, Pedro Iraizoz, Otto Stenberg y Julio Villafañe. Con Ford, se inscribieron Ernesto Hilario Blanco, que había logrado el tercer puesto en la temporada anterior; Daniel Musso, Miguel Vinardell Molinero y José Rubiol Roca, entre otros.

La carrera estaba compuesta por dos tramos, ambos partiendo y finalizando en la localidad de Añatuya. El primer tramo, de 293 kilómetros, era una vuelta amplia hacia el sur y el este, partiendo por la actual ruta provincial 92 hasta Colonia Dora; desde allí por la ruta nacional 34 pasando por Icaño y Real Sayana hasta Villa General Mitre (hoy Pinto); luego por las actuales rutas nacional 98 y provincial 13 hasta Los Juríes pasando por Bandera y finalmente regresando desde allí a Añatuya por la ruta provincial 7. Esta etapa se largó a partir de las 7 de la mañana con intervalos de 2 minutos entre los autos.

Sólo Antonio Pugliese, con Ford, no pudo largar. Durante la primera etapa abandonaron Rosendo Hernández por problemas mecánicos y Constante Rolandi debido a un accidente, ambos también con Ford.

Tras dos horas y media de carrera por los caminos de tierra de Santiago del Estero, Ernesto Blanco logró la primera ubicación en esa etapa, corriendo a más de 115 kilómetros por hora con su Ford. Segundo se ubicó José Rubiol Roca y tercero Ángel Pascuali, ambos con Ford. En el cuarto lugar quedó Eusebio Marcilla con su Chevrolet, a casi cinco minutos del ganador de la etapa.

El segundo y último tramo, de 237 kilómetros, era similar al anterior hasta Bandera, pero desde allí regresaban directamente a Añatuya por la ruta provincial 21, pasando por las localidades de Averias y Tacañitas. Esta etapa se disputó a partir del mediodía y tuvo cinco abandonos: Remo Gamalero, que sufrió un vuelco; Emilio Escoda; Bartolomé Cánepa; José Lorenzetti y Ángel Pascuali, todos con Ford. Ernesto Blanco también volcó cerca de Tacañitas pero pudo continuar en carrera.

El ganador de la etapa fue Eusebio Marcilla, marcando un tiempo de 2 horas, 3 minutos y 15 segundos, a un promedio de 115,6 kilómetros por hora. Pedro Iraizoz, también con Chevrolet, quedó en segundo lugar a apenas 11 segundos del juninense. Tercero quedó Merico Eusebio, cuarto Miguel Vinardell Molinero y quinto Daniel Musso, con Ford. El último que logró llegar fue Julio Villafañe, con un tiempo 33 minutos superior al de Marcilla.

En la clasificación general final de la carrera, el primer lugar quedó para Eusebio Marcilla, quien recorrió los 530 kilómetros en poco menos de 4 horas y 40 minutos, a un promedio de casi 114 kilómetros por hora. Segundo se ubicó Pedro Iraizoz, también con Chevrolet, a menos de medio minuto del ganador. El tercer puesto fue para Ernesto Blanco, la mejor ubicación de un Ford. Daniel Musso quedó cuarto, Miguel Vinardell quinto y José Rubiol Roca sexto, todos con Ford.

La temporada de TC de 1941

La temporada 1941 de Turismo Carretera fue la tercera de esa categoría tras su inicio en 1939. Organizada por el Automóvil Club Argentino, contó con tres carreras en Argentina y una en Brasil.

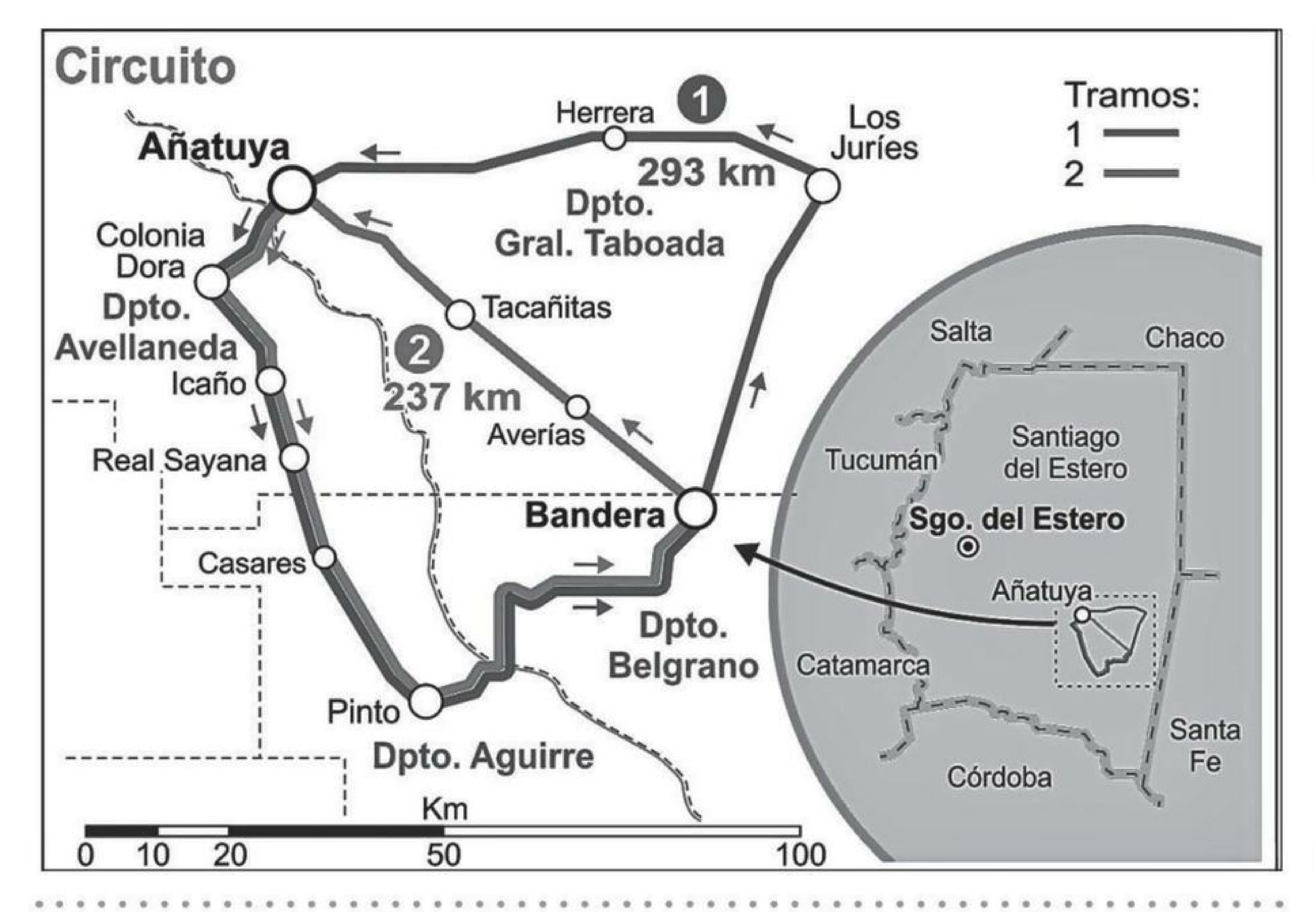
La primera carrera fue "Las 12 horas de Rafaela", el 12 de enero de 1941 en el Autódromo de Rafaela, cuyo ganador fue el juninense Eusebio Marcilla con un Chevrolet Master marcando un promedio de 126,6 kilómetros por hora.

A continuación, entre el 22 y el 29 de junio, se realizó el "Gran Premio Getúlio Vargas", en Brasil. Sería el primer duelo entre Juan Manuel Fangio, con Chevrolet, y Oscar Alfredo Gálvez, con Ford. Finalmente el triunfo sería para el Chueco de Balcarce.

El 31 de agosto se corrió la "III Vuelta de Añatuya", que ganó Marcilla con un promedio de 113,6 km/h.

La última competencia de la temporada fue las "1000 Millas Argentinas". Se corrió los días 13 y 14 de diciembre; Fangio fue el ganador y Marcilla quedó cuarto.

El TC mantuvo su sistema de definición imponiéndole a los aspirantes al título de campeón el insalvable requisito de haber obtenido por lo menos una victoria final en el año. El campeón de "velocidad, pista y carretera" de 1941 fue nuevamente Juan Manuel Fangio con Chevrolet, sumando 96,56 puntos y convirtiéndose en el primer bicampeón del Turismo Carretera. El subcampeón, con 64,37 puntos y representando a Ford, fue Juan Gálvez, futuro nonacampeón de TC. Tercero quedó Ernesto Blanco con 48,08 puntos y cuarto Eusebio Marcilla con 47,70.<

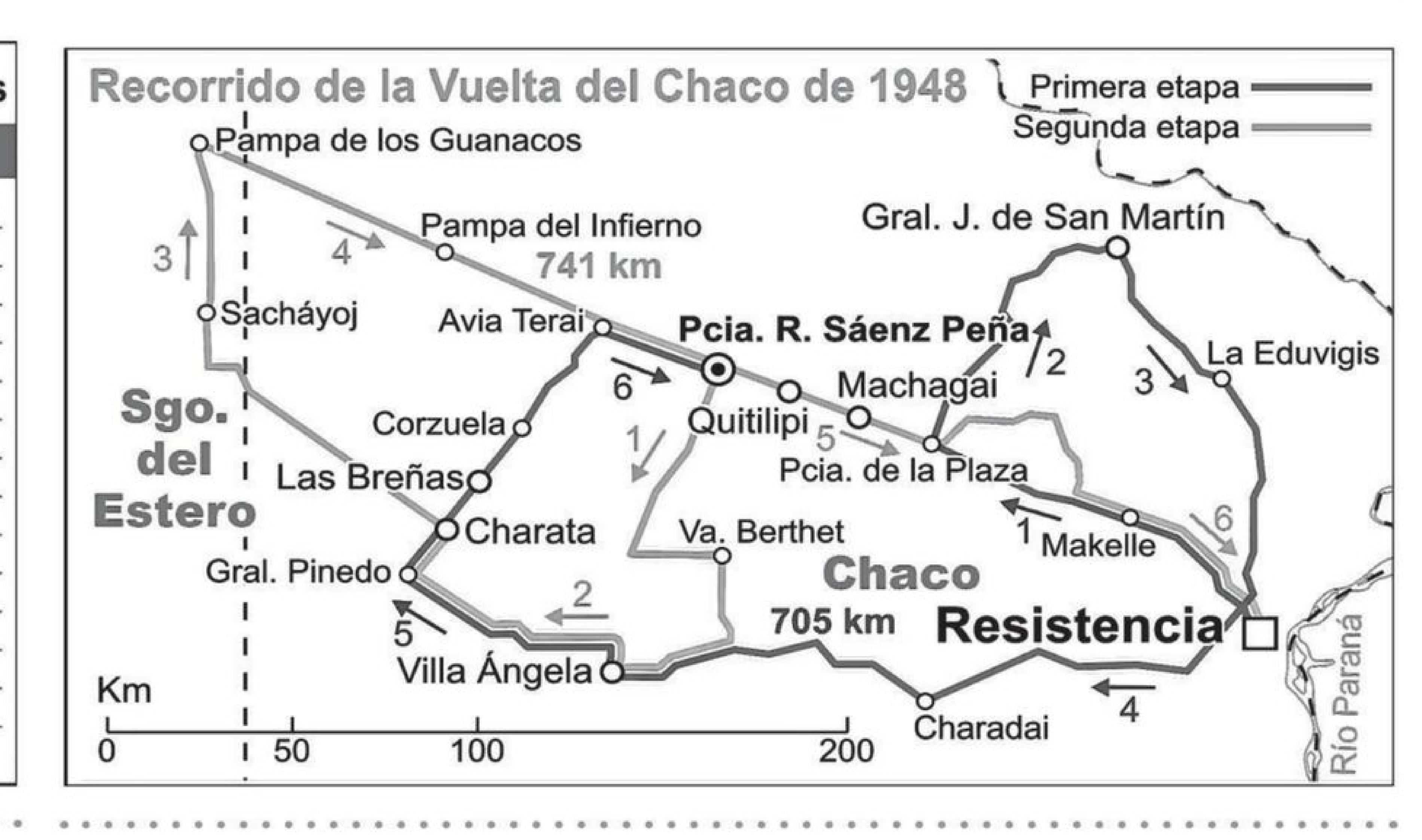


Clasificación

Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	20	Marcilla, Eusebio	Salem, Miguel	Chevrolet	4:39'51"0	113,63 km/h
2	16	Iraizoz, Pedro	Bersetche, Raúl	Chevrolet	4:40'14"0	113,48 km/h
3	14	Blanco, Ernesto H.	Comolli, Luis Martin	Ford	4:42'20"8	112,63 km/h
4	10	Musso, Daniel J.	De Anton, Francisco	Ford	4:43'57"8	111,99 km/h
5	13	Vinardell M., Miguel	Rugani, Mirco	Ford	4:45'31"0	111,38 km/h
6	12	Roca, José Rubiol	Capozucco, Carlos	Ford	4:45'49"6	111,26 km/h
7	3	Eusebio, Merico M.	Birocco, César M.	Ford	4:46'44"6	110,90 km/h
8	1	Berta, Américo	Luciano, Mateo	Chevrolet	4:49'27"8	109,86 km/h
9	17	Barceló, Juan	Duhalde, Pedro R.	Chevrolet	4:55'38"8	107,56 km/h
10	6	Armando, Alberto J.	Sule, Félix	Ford	5:06'09"0	103,87 km/h
11	4	Villafañe, Julio C.	Peduzzi, Félix A.	Chevrolet	5:17'53"4	100,03 km/h
12	2	Stenberg, Otto C.	Piovano, Norberto	Chevrolet	5:24'59"8	97,85 km/h
13	5	López, Ricardo	Roldán, Rosauro	Ford	5:27'54"8	96,98 km/h
	7	Gamalero, Remo	Lopes, José Félix	Ford	Abandonaron en el tramo 2	
	9	Escoda, Emilio	Santillan, Tomás	Ford		
	18	Cánepa, Bartolomé	Mazza, Enrique	Ford		
	19	Lorenzzetti, José B.	Irazábal, Ricardo	Ford		
	21	Pascuali, Ángel L.	Del Molino, Eduardo	Ford		
	11	Rolandi, Constante	Marimón, Domingo	Ford	Abandonaron en el tramo 1	
	15	Hernández, Rosendo	Giovanini, Esteban	Ford		
	8	Pugliese, Antonio	Raúl Gatica	Ford	No largó	

Vuelta del Chaco de 1948 — Primeros 15 puestos

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Promedio
1	36	Marcilla, Eusebio	Chevrolet	11h 32m 19s	127,8 km/h
2	12	Petrini, Ernesto	Ford	11h 47m 20s	125,1 km/h
3	6	Bojanich, Daimo	Ford	11h 50m 45s	124,5 km/h
4	42	Orcola, Eduardo	Chevrolet	12h 24m 59s	118,8 km/h
5	66	Bartneche Etchart, Pedro	Ford	12h 30m 44s	117,9 km/h
6	30	Afanasenko, Boris	Chevrolet	12h 30m 56s	117,9 km/h
7	83	Scutiero, Carlos	Chevrolet	12h 31m 05s	117,8 km/h
8	22	Lanteri, Hugo	Chevrolet	12h 31m 28s	117,8 km/h
9	135	Denita, Alfredo	Ford	12h 43m 56s	115,8 km/h
10	19	Llano, Pedro	Chevrolet	12h 51m 09s	114,8 km/h
11	54	Carauni, Eduardo	Ford	12h 52m 10s	114,6 km/h
12	56	Slamovitz, Bernardo	Ford	12h 55m 18s	114,1 km/h
13	35	Martín, Ángel	Chevrolet	13h 05m 13s	112,7 km/h
14	31	Cobas, Manuel	Ford	13h 05m 52s	112,6 km/h
15	16	Lorenzetti, Jose Benjamin	Ford	13h 13m 12s	111,6 km/h



Triunfo 3 | Vuelta del Chaco de 1948

La sexta fecha del Campeonato Argentino de Turismo Carretera de 1948 se realizó en el entonces Territorio Nacional del Chaco los días 17 y 18 de julio. La prueba se denominó "Primera Vuelta del Chaco" y tuvo un recorrido de 1.446 kilómetros en dos etapas, totalmente por caminos de tierra. La primera etapa, de 705 kilómetros, partía desde Resistencia y finalizaba en Presidencia Roque Sáenz Peña. La segunda, de 741 kilómetros, hacía el recorrido de regreso a Resistencia extendiéndose hacia el oeste hasta ingresar a la provincia de Santiago del Estero.

Se inscribieron 137 vehículos: 72 Ford, 50 Chevrolet, 6 Plymouth, 5 Dodge y 2 Mercury. Un Cadillac y un Nash, notándose la ausencia de Oscar Gálvez y Juan Manuel Fangio, que se encontraban compitiendo en Europa. En las pruebas de clasificación el mejor tiempo lo marcó Daniel Musso, con un Ford Coupé. El segundo puesto fue para Pablo Gulle, con Chevrolet, y el tercero para Barragán con Plymouth. Eusebio Marcilla, acompañado por Miguel Salem, clasificó en el 36º puesto.

La primera etapa se desarrolló el sábado 17 de julio. Tras partir de la ciudad de Resistencia, los vehículos se dirigieron hacia el oeste promediando los 120 kilómetros por hora. En esos tramos se produjo el vuelco de Horacio Schmidt, sin consecuencias.

All llegar a la localidad de Presidencia De la Plaza, el recorrido se desviaba hacia el norte hasta General José de San Martín y de allí volvía a pasar por Resistencia. En este punto, cuando llevaban 325 kilómetros, el líder era Musso con 2 horas 39 minutos a un promedio de 122,6 kilómetros por hora, seguido por Marcilla a dos minutos.

Luego de atravesar las afueras de Resistencia, los vehículos continuaban hacia el oeste pasando por Villa Ángela y General Pinedo. En esta última localidad giraban hacia el noreste pasando por Las Breñas y finalizaban la etapa en Presidencia Roque Sáenz Peña. En este tramo se mantuvo la lucha entre Musso y Marcilla, mientras que el resto quedaba cada vez más lejos.

Terminada la etapa, resultó ganador Musso con 5 horas, 38 minutos y 14 segundos, a un promedio de 125 kilómetros por hora. Marcilla quedó segundo con 5 horas, 40 minutos y 34 segundos. Recién diez minutos después se ubicaba Bojanich en el tercer puesto.

El domingo 18 de julio a las 8 de la mañana comenzaba la segunda etapa. Los 65 pilotos clasificados del día anterior iban largando cada un minuto, según el orden de llegada del sábado. A los cien kilómetros de carrera Marcilla ya había superado a Musso en el camino, aunque aún se mantenía detrás en la clasificación general. Al pasar por Villa Ángela, el juninense corría a más de 140 kilómetros por hora. Y en Charata, ya había pasado a liderar la clasificación general.

El recorrido alcanzó su extremo noroeste en Pampa de los Guanacos y desde allí los vehículos giraron hacia el sudeste, para pasar nuevamente por Presidencia Roque Sáenz Peña. Poco antes de llegar a esta localidad, Daniel Musso tuvo que abandonar. Y poco después comenzó a retrasarse Juan Gálvez debido a problemas con el embrague.

Los bólidos pasaron por Quitilipi, Machagai y Presidencia De la Plaza. Allí realizaban un desvío hacia el norte para luego retornar a la ruta principal, pasar por Mekalle y finalmente arribar a Resistencia. La etapa la ganó cómodamente Eusebio Marcilla, quien cruzó la meta a las 13:38 registrando un tiempo de 5 horas, 37 minutos y 46 segundos, a un promedio de 131,6 kilómetros por hora. Logró así el primer puesto en la tabla general, adjudicándose la carrera. El vicepresidente de la Nación, Dr. Hortensio Quijano, fue quien le bajó la bandera.

Recién después de 16 minutos llegó Ernesto Petrini, con Ford, y superando las 6 horas cruzó la meta Bojanich, quedándose con el tercer puesto de la etapa.

Fueron 1465 kilómetros de tremenda exigencia para máquinas y pilotos, por caminos que en muchos casos eran apenas senderos en el monte chaqueño. De los 137 inscriptos, largaron 128. De éstos, llegaron 52 a la línea de meta y abandonaron 76. La victoria fue para el juninense, a quien bautizarían "Caballero del Camino" sólo tres meses después, en la epopeya de la Buenos Aires - Caracas.

Accidentes

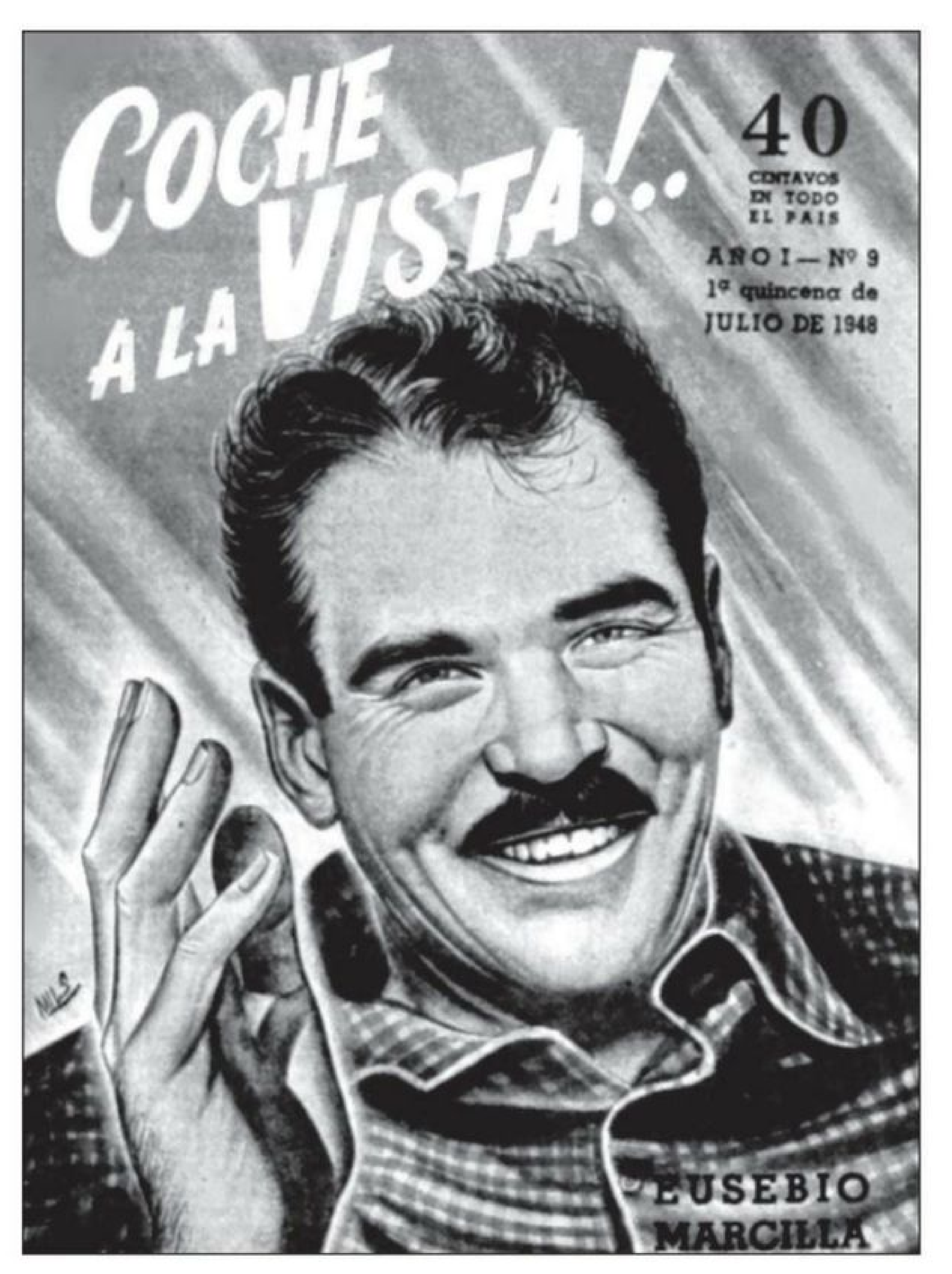
En la competencia se registraron varios accidentes, en particular vuelcos. El más grave fue el que protagonizó el Ford de Raúl Bernini, en el que falleció su acompañante José Florencio Hours.<



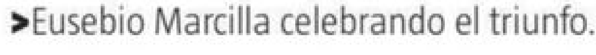
>Marcilla saluda triunfante al llegar al control final en Resistencia.



>En la competencia se registraron varios accidentes, en particular vuelcos. El más grave fue el que protagonizó el Ford de Raúl Bernini, en el que falleció su acompañante José Florencio Hours.



>Eusebio Marcilla, ganador de la Vuelta del Chaco, en la portada de la revista "Coche a la vista" de julio de 1948.



>Eusebio Marcilla celebrando el triunfo.


>Eusebio Marcilla y Miguel Salem llegan a la meta ganando la Doble Vuelta de Rojas tras más de siete horas de competencia.

Triunfo 4 | Doble Vuelta de Rojas de 1949

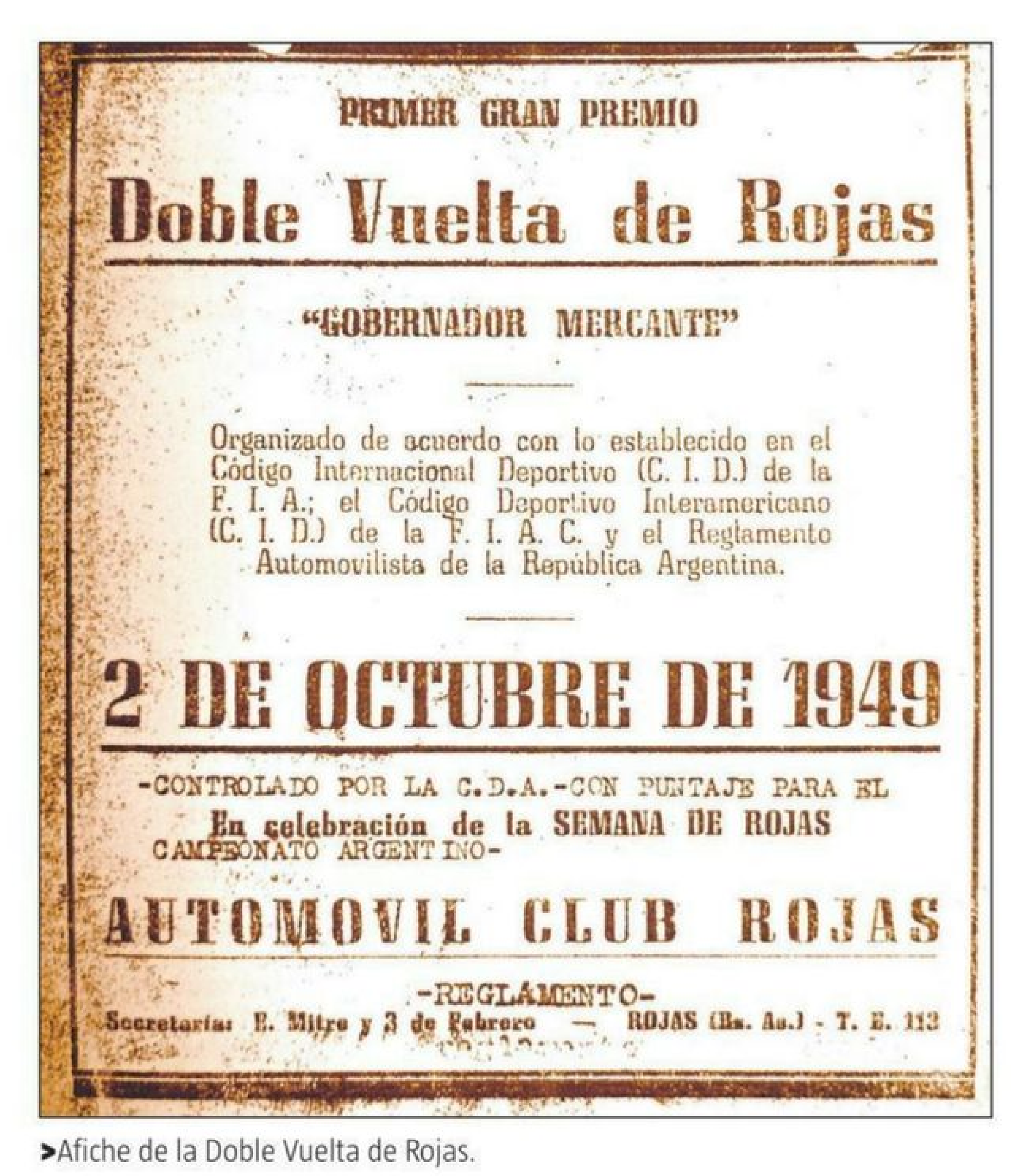
El campeonato de 1949 de Turismo Carretera fue la séptima temporada de esa popular categoría del automovilismo argentino. Al igual que los campeonatos anteriores, fue organizado por el Automóvil Club Argentino con la asistencia local del Automóvil Club Rojas.

La 11ª carrera de aquella temporada y 41ª de la historia del TC fue el "Primer Gran Premio Doble Vuelta de Rojas Gobernador Mercante", que se disputó el domingo 2 de octubre. Fue organizada según el Código Internacional Deportivo de la Federación Internacional del Automóvil, el Código Deportivo Interamericano de la Federación Interamericana de Automóvil Clubs y el Reglamento Automovilista de la República Argentina.

La competencia tenía un circuito de 950 kilómetros que describía un "8" con centro en Rojas. De ahí la denominación "Doble Vuelta de Rojas". Estaba compuesto por una vuelta corta hacia el este, de 300 kilómetros, que partía de Rojas y pasaba por Pergamino, Arrecifes, Capitán Sarmiento, San Antonio de Areco, Carmen de Areco y Salto, terminando en Rojas. Y una vuelta larga de 650 kilómetros hacia el oeste y el sur, pasando por Colón, General Arenales, Vedia, General Pinto, Lincoln, Los Toldos, 9 de Julio, Bragado, Alberti, Chivilcoy, Chacabuco y Junín, para finalizar nuevamente en Rojas.

Se inscribieron 63 vehículos: 38 Ford, 22 Chevrolet, 2 Dodge y un Plymouth. Entre ellos se encontraba el juninense Eusebio Marcilla, con un Chevrolet, acompañado por Miguel Salem.

La organización dispuso la realización de una clasificación previa sobre un trazado de 6.400 metros para determinar la numeración y el orden de partida de cada vehículo en la prueba final. Bajo la fiscalización del comisario deportivo Juan Liandro y el cronometrista Luis Alberto García, el piloto Daniel Musso, de General Rodríguez, logró el primer lugar con su Ford, marcando 3 minutos y 24 segundo a un promedio de casi 113 kilómetros por hora. En el segundo lugar clasificó el mendocino Pablo Gulle, con Chevrolet, y en el tercero el crédito de Capitán Sarmiento, Daimo Bojanich, con Ford. Marcilla quedó sexto a 8 segundos del primero.



>Afiche de la Doble Vuelta de Rojas.

De los 63 inscriptos, 53 participaron en la clasificación mientras los restantes se ubicaron a continuación en la secuencia de largada, ordenados por sorteo. Finalmente 6 competidores no pudieron largar, entre ellos el juninense Américo Chierichetti acompañado por Héctor Brandan, por lo que la carrera fue disputada por 57 vehículos.

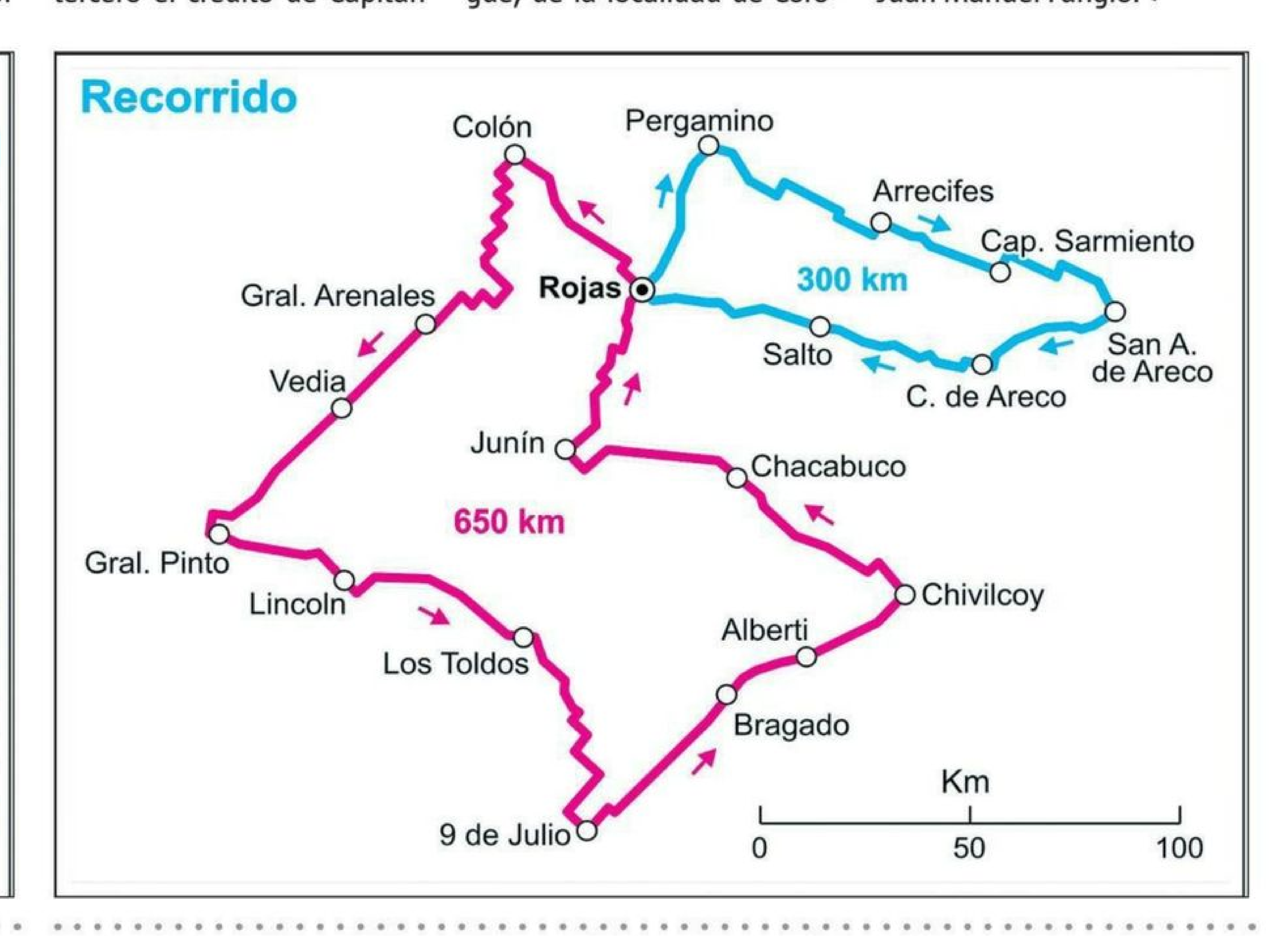
Tras poco más de siete horas de ardua carrera por los polvorientos caminos rurales del norte y noroeste bonaerense, el juninense Eusebio Marcilla ganó la competencia con su Chevrolet, marcando un notable tiempo de 7 horas, 4 minutos y 32 segundos, a un promedio de más de 134 kilómetros por hora. Le sacó 13 minutos y medio a Daniel Musso, que llegó segundo con su Ford a un promedio de 130 kilómetros por hora. Tercero se ubicó Ricardo Harriague, de la localidad de Coronel Moldes, Córdoba. La cuarta posición fue para Alberto Fava, de Capital, y la quinta para Daimo Bojanich, de Capitán Sarmiento, todos ellos con Ford. El sexto lugar, y segundo entre los Chevrolet, fue para José Froilán González, quien al año siguiente debutaría en la Fórmula 1. El crédito de Rojas, Ramón "El Vasco" Estribou, acompañado por Roberto Boveri, no pudo terminar la carrera.

El campeonato de 1949 sería para Juan Gálvez con su Ford V8, tras ganar cinco de las trece carreras: las vueltas de Santa Fe, La Pampa y Entre Ríos, el Premio Mar y Sierras y el Gran Premio Argentino. Fue el primero de los nueve títulos que conseguiría en su carrera deportiva, una marca que aún medio siglo después nadie ha podido superar. El segundo lugar del campeonato de 1949 sería para su hermano Oscar, consolidando la hegemonía de la marca y del apellido. Tercero, con Chevrolet, se ubicó nada menos que Juan Manuel Fangio.<

Clasificación

Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	6	Marcilla, Eusebio	Salem, Miguel	Chevrolet	7:04'32"	134,3 km/h
2	1	Musso, Daniel	NN	Ford	7:17'59"	130,1 km/h
3	12	Harriague, Ricardo	Pascual, Juan	Ford	7:22'57"	128,7 km/h
4	16	Fava, Alberto	Maturana, Adolfo	Ford	7:29'32"	126,8 km/h
5	3	Bojanich, Daimo	Bojanich, Santiago	Ford	7:29'46"	126,7 km/h
6	14	González, Froilán	Pérez, Bernardo	Chevrolet	7:33'33"	125,7 km/h
7	27	Lorenzetti, José	Hermida, Juan	Ford	7:33'40"	125,6 km/h
8	29	Castellani, Julio	Chaine, Heriberto	Ford	7:33'45"	125,6 km/h
9	48	Pesce, Germán	Herrero, Federico	Ford	7:36'10"	125,0 km/h
10	21	Rodriguez, Carlos	Martínez, Domingo	Ford	7:37'41"	124,5 km/h
11	11	Gamalero, Remo	Ziella, Alberto	Ford	7:40'27"	123,8 km/h
12	10	De Rosa, Ángel	Ziella, Ángel	Chevrolet	7:41'18"	123,6 km/h
13	20	Pinciroli, Francisco	Morgante, Santos	Ford	7:59'34"	118,9 km/h
14	5	Cobas, Manuel	NN	Ford	8:08'58"	116,6 km/h
15	57	De Lellis, Eduard	Calabrese, Salvador	Plymouth	8:09'20"	116,5 km/h
16	40	Raposo, José	Puente, Manuel	Ford	8:16'20"	114,8 km/h
17	43	De Tomas, Arnaldo	Beamonte, Venancio	Ford	8:34'48"	110,7 km/h
18	31	Pingeon, Antonio	NN	Ford	8:36'52"	110,3 km/h
19	46	Quevedo, Armando	Telechea, Pedro	Chevrolet	8:58'11"	105,9 km/h
20	52	Moss, Jacinto	Fancio, Domingo	Ford	9:10'07"	103,6 km/h

De los 66 inscriptos, 6 no largaron, 37 abandonaron y 20 llegaron a la meta.







>Eusebio Marcilla junto a su acompañante Miguel D'Alio durante la Vuelta de La Pampa de 1950.



>El Chevrolet Nº 10 de Eusebio Marcilla y Miguel D'Alio, con la inscripción "Junín", en 1950.

Triunfo 5

Vuelta de La Pampa de 1950

La 51ª carrera de turismo carretera fue el "Gran Premio Territorio de la Pampa", organizado por el Pico Football Club de la localidad de General Pico. Popularmente conocida como la "Vuelta de La Pampa", se disputó los días sábado 10 y domingo 11 de junio de 1950, sobre un circuito de 1.479,2 kilómetros divididos en dos etapas de 766,7 y 712,5 kilómetros.

Hubo más de 70 inscriptos. El viernes 9 se realizó la prueba de clasificación en un circuito de General Pico de 7.400 metros de longitud, para asignar los números que llevarían los autos y su orden de partida.

Daniel Musso, con Ford, logró el primer puesto con un tiempo de 3 m 44,2", a un promedio de 119 kilómetros por hora. Segundo se ubicó Pablo Gulle, con Chevrolet. Los hermanos Oscar y Juan Gálvez, con Ford, quedaron en 3ª y 4ª posición, mientras Domingo Marimón, ganador de la Buenos Aires - Caracas de 1948, quedó 6º.

Eusebio Marcilla, con Chevrolet, logró clasificar en la décima ubicación a 11 segundos del primero y a un promedio de 113 kilómetros por hora. El juninense esta vez estaba acompañado por Miguel D'Alio.

El sábado 10 de junio se largó la primera etapa sobre un circuito de 766,7 kilómetros que comenzaba y finalizaba en General Pico. Tras media hora de retraso debido a la niebla, lograron partir 65 autos.

Este tramo se corrió a alta velocidad: el ganador fue Juan Gálvez con un tiempo de 5 horas, 31 minutos y 36,8 segundos, a un promedio de casi 139 kilómetros por hora. Marcos Ciani llegó segundo, Oscar Gálvez tercero y Daniel Musso cuarto.

Eusebio Marcilla quedó en la 8ª posición a 35 minutos del ganador, luego de perder valiosos minutos cerca de Realicó. Su promedio fue de 125 kilómetros por hora.

Sólo 34 vehículos completaron esta etapa dentro del tiempo reglamentario. Entre los que tuvieron que abandonar se encontraban Domingo Marimón, quien sufrió una fractura de clavícula. El hecho ocurrió cuando algunos espectadores ayudaron a poner el auto sobre sus cuatro ruedas luego de un vuelco, con "Toscanito" adentro.

La segunda etapa se largó el domingo 11 sobre un circuito de 712,5 kilómetros que también comenzaba y finalizaba en General Pico.

Este tramo estaría lleno de sorpresas. La primera fue el abandono del líder Juan Gálvez a sólo 25 kilómetros de la partida, debido a la rotura de una pieza. Sus inmediatos seguidores: Ciani, su hermano Oscar, Musso y Marcilla, se encontraron peleando por el primer lugar.

Por General Acha tuvieron que abandonar Oscar Gálvez y Musso. Ciani quedó liderando la carrera sin sus dos inmediatos seguidores y con buena ventaja sobre Marcilla. Habiendo logrado el segundo puesto en la primera etapa, ganada por Juan Gálvez que ya había abandonado, Ciani se encaminó hacia una cómoda victoria. Bajó el ritmo para cuidar el auto pero la suerte no lo ayudó: un desperfecto hizo que se demore perdiendo 16 posiciones.

Eusebio Marcilla, que había tenido una demora en Realicó en la primera etapa, se encontró con el liderazgo de la carrera. No fue sin mérito propio: el juninense se había apurado y había escalado posiciones. Terminó ganando la carrera y manifestando, con la honestidad que lo caracterizaba, que todo se había juntado para ofrecerle una victoria con la cual no soñaba después de lo vivido el día anterior.

Marcilla ganó la etapa con un tiempo de 5 horas, 31 minutos y 44,8 segundos, a un promedio de 129 kilómetros por hora, lo cual terminó dejándolo en la primera ubicación también en la general. Fue su quinto triunfo en turismo carretera. Segundo se ubicó Víctor García a 12 minutos y tercero Federico Herrero, a 18.

Sólo 16 autos finalizaron la carrera. Marcilla logró el primer puesto con 11 horas, 38 minutos y 36 segundos, a un promedio de 127 kilómetros por hora.

El caballero del camino aventajó por más de 20 minutos a su escolta Víctor García. El tercer lugar fue para Juan Enrique Gruat. Federico Herrero quedó cuarto y Pablo Gulle quinto. Marcos Ciani, que tenía todo para ganar la carrera, debió conformarse con el 6º puesto.<

Recorrido

Córdoba
San Luis
Realicó
Ing. Luiggi
Int. Alvear
Etapa 1
766,7 km
Gral. Pico
Castex
Victorica
Santa Rosa
Buenos Aires
La Pampa
Macachín
General Acha
Etapa 2
712,5 km
Guatraché
Km
0 50 100
Cuchillo Co

Clasificación

Primera etapa

Primeras diez ubicaciones

Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	**4**	**Juan Gálvez**	**Roberto Gálvez**	Ford	**5:31'36,8"**	**138,7 km/h**
2	13	Marcos Ciani	Pablo Aznar	Chevrolet	5:36'13,2"	136,8 km/h
3	3	Oscar Alfredo Gálvez	Alejandro Navarro	Ford	5:36'45,8"	136,6 km/h
4	1	Daniel Juan Musso	Gervasio Travadelo	Ford	5:54'12,4"	129,9 km/h
5	5	Narciso Marchini	Hernando Gallo	Ford	6:01'26,8"	127,3 km/h
6	18	Pedro Petinari	Humberto Roggero	Ford	6:02'25,2"	126,9 km/h
7	2	Pablo Gulle	Domingo Reyes	Chevrolet	6:05'44,8"	125,8 km/h
8	**10**	**Eusebio Marcilla**	**Miguel D'Alio**	Chevrolet	**6:06'51,2"**	**125,4 km/h**
9	24	Juan Enrique Gruat	Casimiro Marquestaut	Chevrolet	6:06'56,0"	125,4 km/h
10	26	Remo Gamalero	Alberto Ziella	Ford	6:08'08,0"	125,0 km/h

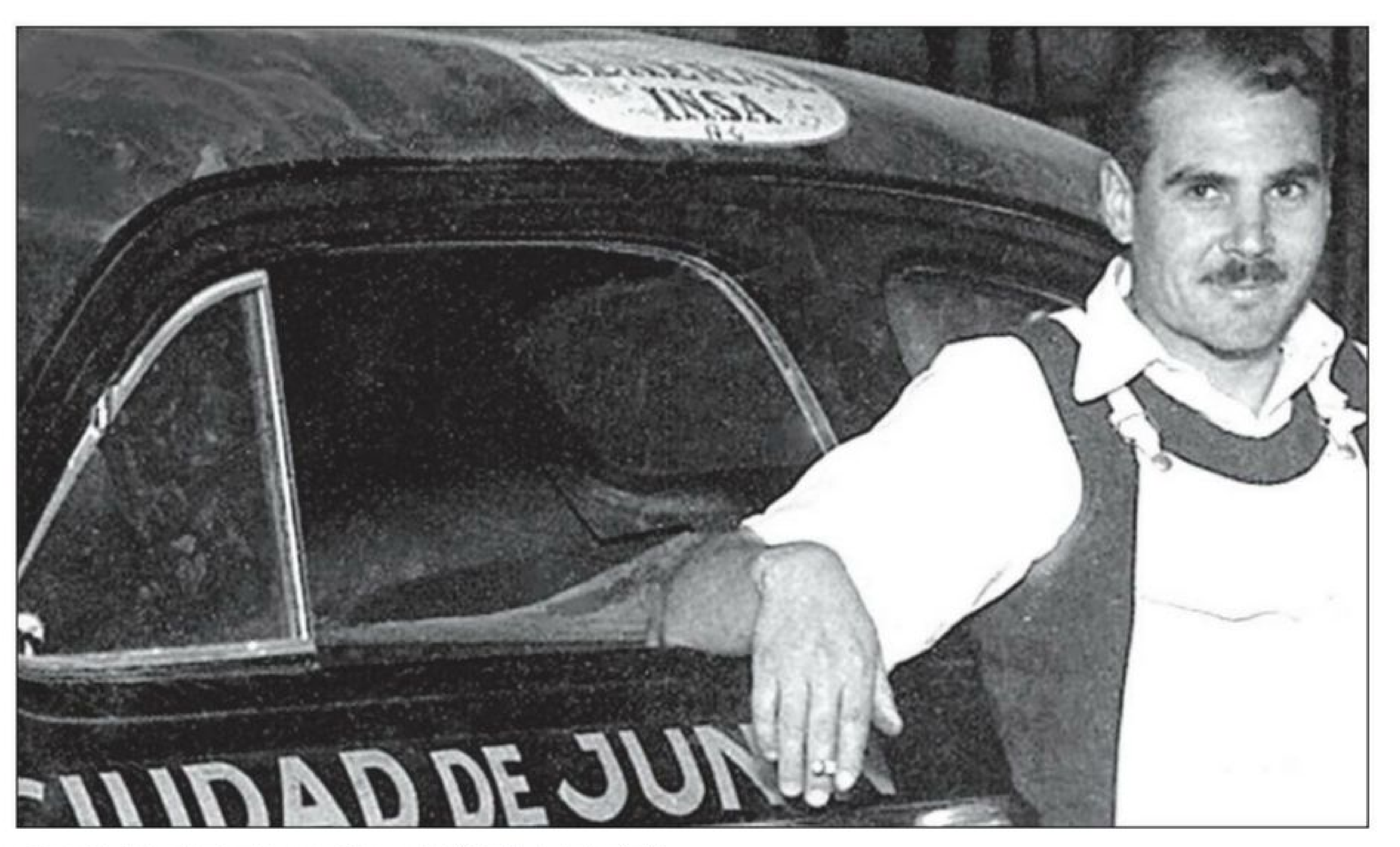
Segunda etapa

Primeras diez ubicaciones

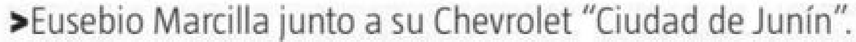
Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	**10**	**Eusebio Marcilla**	**Miguel D'Alio**	Chevrolet	**5:31'44,8"**	**128,9 km/h**
2	19	Víctor García	Jorge Leiva	Ford	5:43'40,6"	124,4 km/h
3	63	Federico Herrero	Desiderio Ávila	Ford	5:49'37,4"	122,3 km/h
4	24	Juan Enrique Gruat	Casimiro Marquestaut	Chevrolet	5:59'02,8"	119,1 km/h
5	2	Pablo Gulle	Domingo Reyes	Chevrolet	6:11'56,8"	114,9 km/h
6	42	Miguel Carioli	Raúl Carioli	Dodge	6:13'38,0"	114,4 km/h
7	33	Antonio Roux	Dehonillo Coxe	Ford	6:18'02,0"	113,1 km/h
8	37	Domingo D'Angelo	Hector A. Vignoli	Chevrolet	6:28'45,0"	110,0 km/h
9	34	Eduardo Klon	Federico Klon	Chevrolet	6:30'07,8"	109,6 km/h
10	38	Manuel Cobas	Rafael Melhem	Ford	6:31'12,4"	109,3 km/h

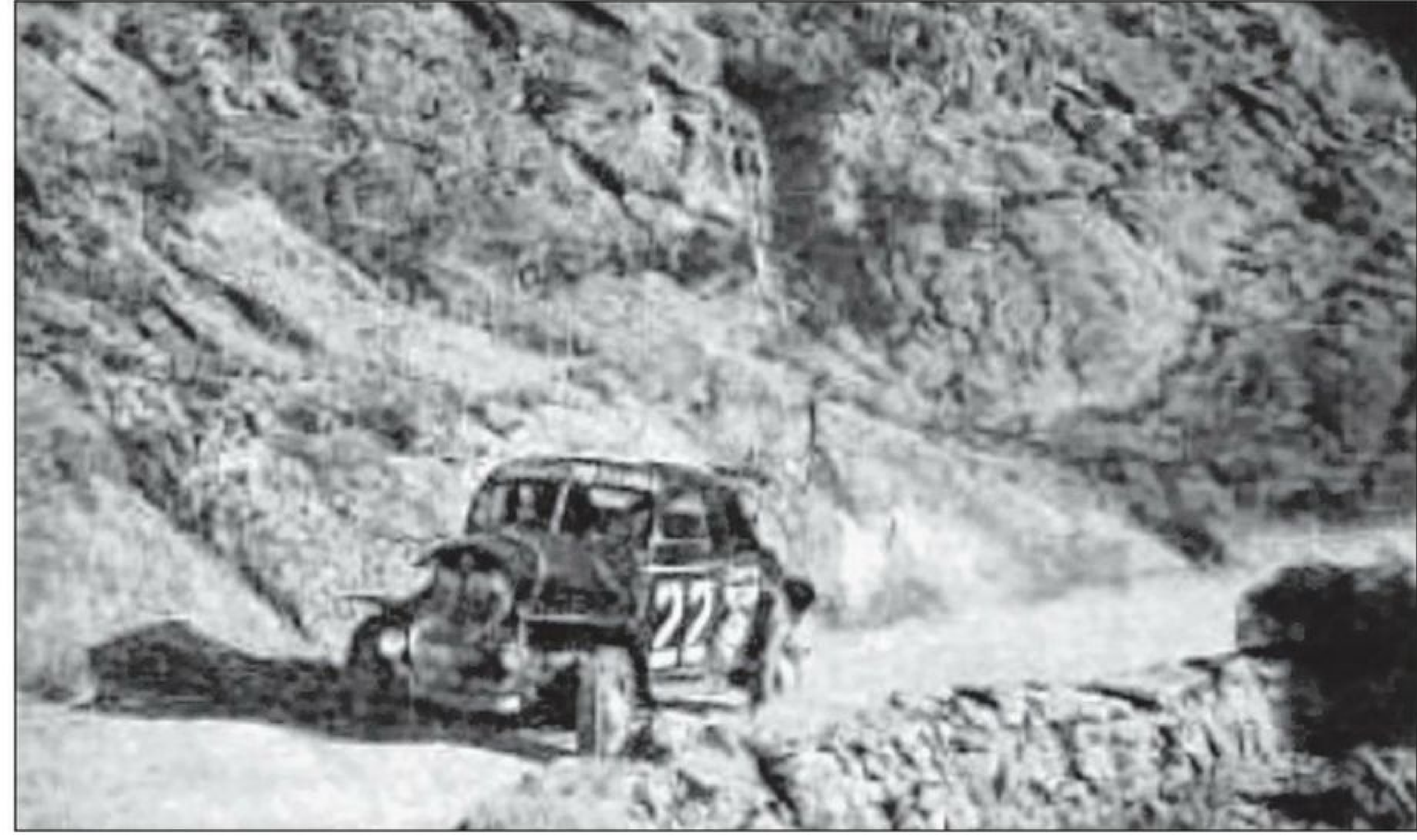
General

Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	**10**	**Eusebio Marcilla**	**Miguel D'Alio**	Chevrolet	**11:38'36"**	**127,0 km/h**
2	19	Víctor García	Jorge Leiva	Ford	12:01'47"	123,0 km/h
3	24	Juan Enrique Gruat	Casimiro Marquestaut	Chevrolet	12:05'58"	122,3 km/h
4	63	Federico Herrero	Desiderio Ávila	Ford	12:13'09"	121,1 km/h
5	2	Pablo Gulle	Domingo Reyes	Chevrolet	12:17'41"	120,3 km/h
6	13	Marcos Ciani	Pablo Aznar	Chevrolet	12:26'30"	118,9 km/h
7	33	Antonio Roux	Dehonillo Coxe	Ford	12:44'26"	116,1 km/h
8	34	Eduardo Klon	Federico Klon	Chevrolet	12:47'30"	115,6 km/h
9	26	Remo Gamalero	Alberto Ziella	Ford	12:51'06"	115,1 km/h
10	42	Miguel Carioli	Raúl Carioli	Dodge	12:58'03"	114,1 km/h
11	5	Narciso Marchini	Hernando Gallo	Ford	13:06'59"	112,8 km/h
12	37	Domingo D'Angelo	Héctor A. Vignoli	Chevrolet	13:27'28"	109,9 km/h
13	38	Manuel Cobas	Rafael Melhem	Ford	13:29'11"	109,7 km/h
14	45	Vicente Gonzalez	Ricardo Veiner	Ford	13:40'39"	108,1 km/h
15	30	Néstor Pérez Chiama	José Frare	Ford	14:01'24"	105,5 km/h
16	48	Ángel Teper	José Vázquez	Ford	16:15'51"	90,9 km/h



>Eusebio Marcilla junto a su Chevrolet "Ciudad de Junín".





>La segunda etapa incluyó una dura travesía por el Valle de Punilla.

Triunfo 6 | Vuelta de Córdoba de 1950

La Asociación Cordobesa de Volantes organizó la primera "Vuelta de Córdoba" en 1950. Fue la 52º carrera de turismo carretera y 9º en el campeonato de 1950. Con gran convocatoria, tuvo nada menos que 81 inscriptos de todo el país.

El circuito de 1.787 kilómetros estaba dividido en dos etapas. La primera, de 978 kilómetros entre Córdoba y Río Cuarto, y la segunda de 809 kilómetros entre Río Cuarto y Córdoba.

El viernes 30 de junio se realizó la prueba de clasificación para determinar la numeración de los autos y el orden de partida de los mismos. El comisario deportivo fue Juan Carlos Cuestas; el cronometrista fue Héctor Zampini y el oficial deportivo Alejandro Marón. Alberto Fava retiró su inscripción, quedando 80 autos para clasificar.

El primer lugar fue para Juan Gálvez, con Ford, con un tiempo de 3 minutos y 23,4 segundos. Lo siguieron Jorge Descotte y Onofre Marimón. En la 13° posición se ubicó el debutante Oscar Cabalén, que llegaría a ser un destacado automovilista: el autódromo de la ciudad cordobesa de Alta Gracia lleva actualmente su nombre.

Eusebio Marcilla clasificó 14° con un tiempo de 3 minutos y 36,2 segundos. El juninense conducía un Chevrolet y estaba acompañado por Miguel D'Alio.

La primera etapa se largó el sábado 1 de julio desde la ciudad de Córdoba hacia Río Cuarto. El recorrido de 978 kilómetros tenía 478 pavimentados, 170 de arena firme y 330 de tierra. Hubo 8 vehículos que no se presentaron, por lo que de los 80 clasificados largaron 72.

En esta primera etapa, Juan Gálvez marcó el mejor tiempo con 7 horas y 12 minutos, a un promedio de 136 kilómetros por hora. Segundo a 10 minutos se ubicó Onofre Marimón, tercero Armando Loson y cuarto el juninense Eusebio Marcilla, a 15 minutos del líder y a un promedio de 131 kilómetros por hora.

Menos del 40% de los vehículos logró terminar la prueba: de los 72 que largaron, sólo 28 llegaron a la meta. Entre los 44 que abandonaron se encontraban Oscar Gálvez, Pablo Gulle, Oscar Cabalén y Marcos Ciani.

La segunda etapa se desarrolló el domingo 2 de julio entre Río Cuarto y Córdoba, con un recorrido de 809 kilómetros compuestos por 247 pavimentados y 562 de tierra, incluyendo una travesía por el Valle de Punilla. Eduardo Vismara no se presentó, largando 27 de las 28 máquinas habilitadas.

Debido al recorrido serrano, esta etapa fue mucho más trabada y ningún corredor pudo superar los 95 kilómetros por hora de promedio. Una gran diferencia con el tramo anterior, en el que cuatro pilotos promediaron más de 130 kilómetros por hora y fueron veinticuatro los que estuvieron por encima de los 100.

En este tramo hubo 9 abandonos, entre ellos el de Juan Gálvez. El mejor tiempo fue el de Jorge Descotte con 8 horas y 33 minutos a un promedio de 95 kilómetros por hora.

Eusebio Marcilla se ubicó segundo a 7 minutos y medio, a un promedio de 93 kilómetros por hora, suficiente para quedar primero en la general. Tercero entró José Ciscar, a 21 minutos del líder.

De los 81 inscriptos originales, sólo 18 autos terminaron la carrera. La clasificación general se cerró con Eusebio Marcilla en la primera ubicación, con 16 horas y 7 minutos a casi 111 kilómetros por hora.

Segundo quedó Jorge Descotte a 16 minutos, y tercero Armando Loson a casi media hora del juninense. Loson sería el Ford mejor ubicado y la revelación de la competencia; pese a haberse atrasado en la segunda etapa por inconvenientes mecánicos.

Cuarto se ubicó Ernesto Blanco, con Ford, quinto Juan Gruat, sexto Alberto Bessone y séptimo Darío Ramonda.

La Vuelta de Córdoba de 1950 fue el sexto triunfo de Eusebio Marcilla en turismo carretera.<

Recorrido

Km 0 50 100

Cruz del Eje
Jesús María
La Falda
Villa Carlos Paz
Córdoba
Etapa 1 978 km
Alta Gracia
Oncativo
Villa Dolores
Río Tercero
Villa María
Etapa 2 809 km
Río Cuarto
La Carlota

Clasificación

Primera etapa

978 km: Córdoba - Río Cuarto

Primeras diez ubicaciones

Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	**1**	**Juan Gálvez**	**Roberto Gálvez**	Ford	**7:11'57"**	**135,8 km/h**
2	3	Onofre Marimón	Cayetano Cosimano	Chevrolet	7:22'04"	132,7 km/h
3	24	Armando Loson	Pedro Peirano	Ford	7:25'38"	131,7 km/h
4	**14**	**Eusebio Marcilla**	**Miguel D'Alio**	Chevrolet	**7:26'45"**	**131,3 km/h**
5	17	Agustín Aguaviva	Pascual Crocco	Ford	7:36'43"	128,5 km/h
6	2	Jorge Descotte	Pedro Duhalde	Chevrolet	7:50'47"	124,6 km/h
7	22	Ernesto Blanco	Atilio Plini	Ford	7:51'41"	124,4 km/h
8	23	Juan Gruat	Casimiro Marquestau	Chevrolet	7:54'35"	123,6 km/h
9	70	Ángel Castano	Gilberto Reyna	Ford	7:55'20"	123,5 km/h
10	15	Domingo Lucen	Dante Necchi	Ford	7:56'10"	123,2 km/h

Segunda etapa

809 km: Río Cuarto - Córdoba

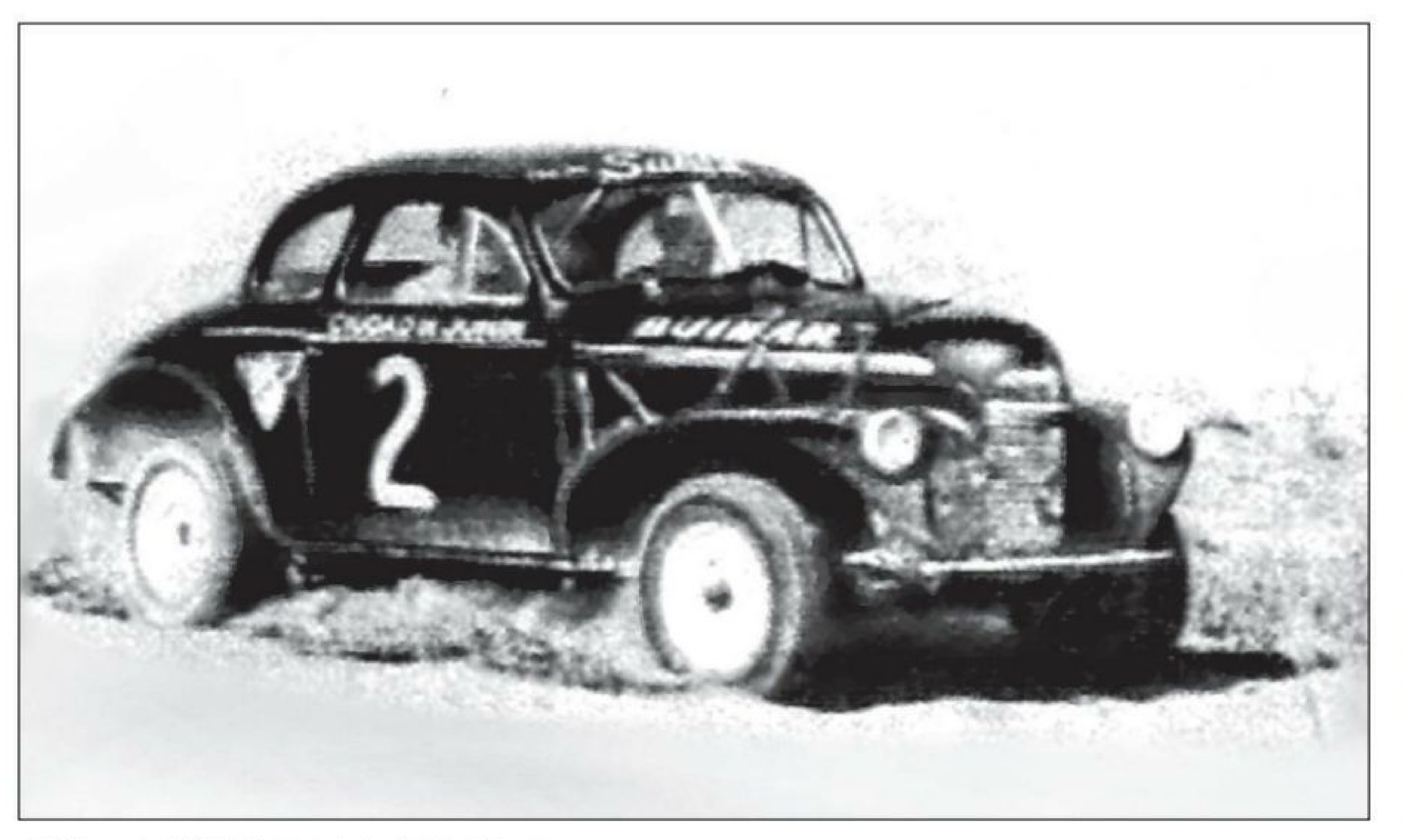
Primeras diez ubicaciones

Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	**2**	**Jorge Descotte**	**Pedro Duhalde**	Chevrolet	**8:32'54"**	**94,6 km/h**
2	**14**	**Eusebio Marcilla**	**Miguel D'Alio**	Chevrolet	**8:40'29"**	**93,3 km/h**
3	63	José Ciscar	Armando Vigano	Ford	8:54'13"	90,9 km/h
4	24	Armando Loson	Pedro Peirano	Ford	9:09'25"	88,3 km/h
5	23	Juan Gruat	Casimiro Marquestau	Chevrolet	9:16'52"	87,2 km/h
6	33	Alberto Bessone	Joaquín Martínez	Chevrolet	9:18'04"	87,0 km/h
7	22	Ernesto Blanco	Atilio Plini	Ford	9:18'52"	86,9 km/h
8	34	Darío Ramonda	Silvio Gerchelli	Chevrolet	9:41'52"	83,4 km/h
9	26	Carlos Lusso	Norberto Pavioli	Ford	9:45'02"	83,0 km/h
10	12	Carlos Grandberg	Alberto Hidalgo	Ford	9:49'24"	82,4 km/h

General

1.787 km: Córdoba - Río Cuarto - Córdoba

Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	**14**	**Eusebio Marcilla**	**Miguel D'Alio**	Chevrolet	**16:07'14"**	**110,9 km/h**
2	2	Jorge Descotte	Pedro Duhalde	Chevrolet	16:23'41"	109,0 km/h
3	24	Armando Loson	Pedro Peirano	Ford	16:35'03"	107,8 km/h
4	22	Ernesto Blanco	Atilio Plini	Ford	17:10'33"	104,0 km/h
5	23	Juan Gruat	Casimiro Marquestau	Chevrolet	17:11'27"	104,0 km/h
6	33	Alberto Bessone	Joaquín Martinez	Chevrolet	17:31'17"	102,0 km/h
7	34	Darío Ramonda	Silvio Gerchelli	Chevrolet	17:41'49"	101,0 km/h
8	63	José Ciscar	Armando Vigano	Ford	18:02'07"	99,1 km/h
9	12	Carlos Grandberg	Alberto Hidalgo	Ford	18:20'19"	97,4 km/h
10	26	Carlos Lusso	Norberto Pavioli	Ford	18:29'15"	96,7 km/h
11	28	Juan Secco	Juan Polenta	Ford	18:32'31"	96,4 km/h
12	16	Vicente Tirabasso	Domingo Colanero	Ford	18:40'11"	95,7 km/h
13	43	Eduardo Klon	Federico Klon	Chevrolet	18:43'39"	95,4 km/h
14	53	Mercurio Giuliano	Alfredo Peirano	Ford	19:14'07"	92,9 km/h
15	57	Adolfo Cividanes	Rafael Vidal	Plymouth	20:07'00"	88,8 km/h
16	47	Orlando García	Norberto Pagliaso	Ford	20:07'44"	88,8 km/h
17	54	Francisco Martín	Federico Kloden	Ford	21:06'15"	84,7 km/h
18	48	Jaime Lleonart	Roberto Obregón	Ford	21:39'16"	82,5 km/h



>El Chevrolet Nº 2 "Ciudad de Junín" de Marcilla.



>Eusebio Marcilla y Miguel Salem, tras ganar la Vuelta de Santa Fe de 1952.

Triunfo 7

Vuelta de Santa Fe de 1952

El Club Atlético Jorge Newbery de Venado Tuerto organizó la cuarta Vuelta de Santa Fe en 1952. Fue la 82ª carrera de la historia del turismo carretera y la segunda de la temporada de aquel año. La prueba, de 1.939,4 kilómetros, estaba dividida en dos etapas de 805,4 y 1.134 kilómetros, respectivamente. Cada tramo partía y finalizaba en Venado Tuerto.

Hubo 42 inscriptos; el Nº 1 correspondió a Juan Gálvez, con Ford, y el Nº 2 fue para el juninense Eusebio Marcilla, acompañado por Miguel Salem, con Chevrolet. A continuación se ubicaron Musso, Ciani, Blanco y Gruat, habituales animadores de este tipo de competencias.

La primera etapa se largó el sábado 1 de marzo. De los 42 inscriptos, se presentaron 39. El recorrido realizaba un "8" centrado en Venado Tuerto, sede del club organizador. Partiendo de esta ciudad, los corredores debían realizar una vuelta por el sur, por María Teresa, Teodelina, Aarón Castellanos, Rufino y San Eduardo; volvían a pasar por el punto de partida y luego daban otra vuelta por el norte, pasando por Caferata, Chañar Ladeado, Berabevú, San José de la Esquina, Arteaga y Bigand, para finalizar nuevamente en Venado Tuerto.

Esta etapa fue ganada por Juan Gálvez en 6 horas y 42 minutos. Su promedio de velocidad fue de 120 kilómetros por hora, bajo comparado con el año anterior. Pero tenía su explicación: por un lado, la sequía que afectaba a la zona hizo que los caminos de tierra estuvieran muy pesados. Por otro lado, una nueva reglamentación impedía la utilización de tapas de cilindros especiales y prohibía los múltiples de admisión.

En la segunda posición se ubicó Marcilla, a 7 minutos del líder y a un promedio de 118 kilómetros por hora. Detrás quedó Juan Gruat a sólo 5 segundos del juninense.

En esta etapa se produjeron varios accidentes, entre ellos uno muy grave protagonizado por Agustín Aguaviva, en el que falleció su acompañante Pascual Crocco. En total, se registraron 18 abandonos.

La segunda etapa se disputó el día siguiente, el domingo 2 de marzo de 1952. De los 21 pilotos habilitados sólo largaron 19. El recorrido, de 1.134 kilómetros, era un 40% más extenso que el del día anterior. Partía de Venado Tuerto y realizaba una extensa vuelta hacia el norte, pasando por Cañada de Gómez, Sastre, Rafaela, Humberto Primo, San Justo, Santa Fe, Gálvez, Rosario y Sandford, para finalizar nuevamente en Venado Tuerto. El circuito contaba con neutralizaciones de una hora en las ciudades de Santa Fe y Rosario.

Juan Gálvez, ganador de la primera etapa, era el favorito para llevarse el triunfo en la general. Pero cerca de Cañada de Gómez sufrió un insólito accidente. Un chacarero que desconocía la existencia de la competencia, salió con su vehículo al camino acompañado por su pequeña hija, camino a misa. Lo hizo justo delante de Juancito, que venía a alta velocidad. El piloto pudo esquivarlo evitando una tragedia, pero rompió el tren delantero y tuvo que abandonar.

Sin Gálvez a la vanguardia, la carrera era de Marcilla. Y el caballero del Camino no lo desaprovechó: tomó el liderazgo y fue ampliando la diferencia con sus seguidores. Llegó a la meta con un tiempo de 8 horas y 50 minutos, a un promedio de 128,4 kilómetros por hora. Segundo se ubicó Daniel Musso, a 5 minutos. Tercero quedó Juan Gruat y cuarto Rolando Castelli.

En esta etapa hubo cinco abandonos, entre ellos el de Gálvez, por lo que sólo 14 de los 42 inscriptos lograron finalizar los casi 2.000 kilómetros de carrera.

En la clasificación general, el gran Eusebio se llevó el triunfo con 15 horas, 39 minutos y 4 segundos, a un promedio de 123,9 kilómetros por hora. Segundo se ubicó Daniel Musso, a 8 minutos y medio; tercero Juan Gruat y cuarto Rolando Castelli.

Ese año Marcilla ganaría también las vueltas de Córdoba y de Junín, pero debería conformarse con el subcampeonato: el título de 1952 sería para Juan Gálvez, con cinco carreras ganadas.<

Clasificación

Primera etapa — Primeras diez ubicaciones

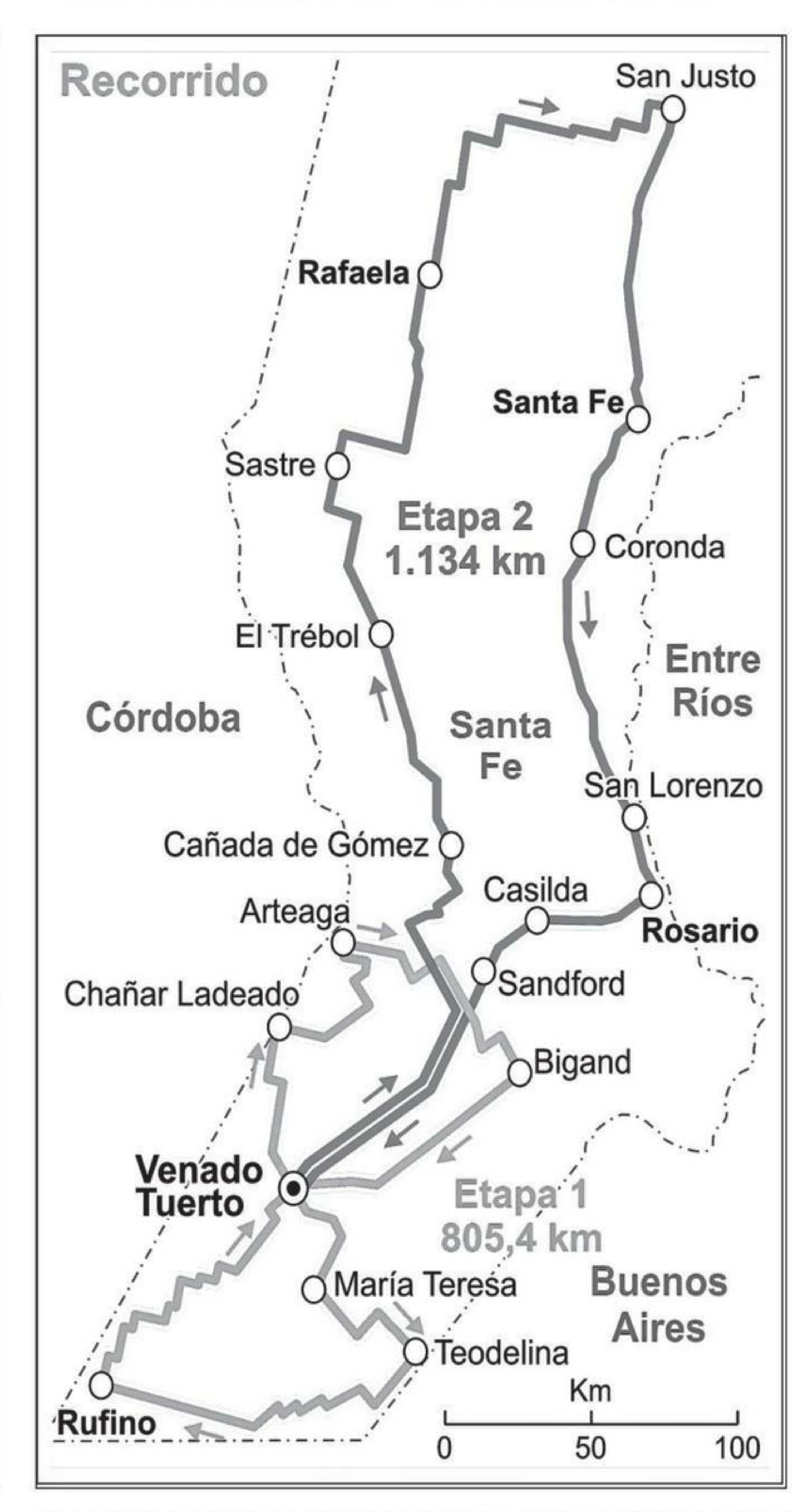
Pos	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	**1**	**Juan Gálvez**	**Roberto Gálvez**	Ford	**6:41'59"**	**120,2 km/h**
2	2	Eusebio Marcilla	Miguel Salem	Chevrolet	6:49'04"	118,1 km/h
3	6	Juan Gruat	Casimiro Marquestaut	Chevrolet	6:49'09"	118,1 km/h
4	3	Daniel Musso	Alejandro Navarro	Ford	6:52'41"	117,1 km/h
5	20	Rolando Castelli	Adolfo Cierna	Ford	7:09'06"	112,6 km/h
6	7	Tadeo Taddia	Armando Martín	Chevrolet	7:11'20"	112,0 km/h
7	9	Rubén Carelli	Manuel Padilla	Ford	7:12'15"	111,8 km/h
8	16	Miguel Beltrame	Osmar Lanza	Ford	7:14'35"	111,2 km/h
9	22	Ángel Martín	Roberto Bellini	Ford	7:18'09"	110,3 km/h
10	5	Ernesto Blanco	Alberto Fava	Ford	7:20'10"	109,8 km/h

Segunda etapa — Primeras diez ubicaciones

Pos	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	2	Eusebio Marcilla	Miguel Salem	Chevrolet	8:50'00"	128,4 km/h
2	3	Daniel Musso	Alejandro Navarro	Ford	8:54'55"	127,2 km/h
3	6	Juan Gruat	Casimiro Marquestaut	Chevrolet	9:07'19"	124,3 km/h
4	20	Rolando Castelli	Adolfo Cierna	Ford	9:10'37"	123,6 km/h
5	5	Ernesto Blanco	Alberto Fava	Ford	9:12'10"	123,2 km/h
6	11	Guido Maineri	Carlos Albanessi	Ford	9:30'12"	119,3 km/h
7	21	Federico Weiss	Romildo Trossero	Ford	9:32'52"	118,8 km/h
8	31	Carlos Lusso	Dante Lusso	Ford	9:38'50"	117,5 km/h
9	16	Miguel Beltrame	Osmar Lanza	Ford	9:56'20"	114,1 km/h
10	40	Conrado Berti	Esteban Supan	Chevrolet	9:56'21"	114,1 km/h

General

Pos	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	2	Eusebio Marcilla	Miguel Salem	Chevrolet	15:39'04"	123,9 km/h
2	3	Daniel Musso	Alejandro Navarro	Ford	15:47'36"	122,8 km/h
3	6	Juan Gruat	Casimiro Marquestaut	Chevrolet	15:56'28"	121,7 km/h
4	20	Rolando Castelli	Adolfo Cierna	Ford	16:19'43"	118,8 km/h
5	5	Ernesto Blanco	Alberto Fava	Ford	16:32'20"	117,3 km/h
6	11	Guido Maineri	Carlos Albanessi	Ford	17:10'47"	112,9 km/h
7	16	Miguel Beltrame	Osmar Lanza	Ford	17:10'55"	112,9 km/h
8	36	José Carena	Amadeo Solian	Chevrolet	17:29'33"	110,9 km/h
9	40	Conrado Berti	Esteban Supan	Chevrolet	17:55'58"	108,1 km/h
10	21	Federico Weiss	Romildo Trossero	Ford	17:56'26"	108,1 km/h
11	31	Carlos Lusso	Dante Lusso	Ford	18:15'29"	106,2 km/h
12	18	Domingo Lucente	Rafael Barbagallo	Ford	18:27'40"	105,1 km/h
13	34	Ignacio Álvarez	Victorino Fernández	Ford	18:46'57"	103,3 km/h
14	28	Luciano Torres	Elpidio Ojeda	Chevrolet	18:50'07"	103,0 km/h



Triunfo 8

Vuelta de Córdoba de 1952

El domingo 6 de julio de 1952 se corrió la III Vuelta de Córdoba, competencia de turismo carretera organizada por la Asociación Cordobesa de Volantes. Fue la 94° carrera de la categoría, y la 13° del X Campeonato Argentino de Turismo Carretera de aquel año.

El circuito partía desde Los Boulevares, en el noroeste de la ciudad de Córdoba. Desde allí se dirigía hacia el norte por la actual ruta intermunicipal, bordeando las Sierras Chicas, pasando por Argüello, Villa Allende, Mendiolaza, Unquillo y Río Ceballos, continuando por la actual ruta provincial E53 por Salsipuedes, El Pueblito, El Manzano, Agua de Oro, La Granja y Ascochinga. Este tramo era trabado, con muchas curvas, lo que obligaba a transitarlo a velocidad moderada. Luego giraba hacia el este por la ruta nacional 156 -actual ruta provincial E66- pasando por Jesús María y Colonia Caroya. Desde allí regresaba a la ciudad de Córdoba por la ruta nacional 9, un tramo de llanura con largas rectas que permitían alcanzar las más altas velocidades. Tras pasar por General Paz, Juárez Celman, Guiñazú, Villa Gran Parque y Pajas Blancas, los vehículos llegaban nuevamente a Los Boulevares.

Era un recorrido relativamente corto, de 120 kilómetros, que debía recorrerse siete veces para totalizar los 840 kilómetros de la competencia. Cada vuelta tenía una denominación diferente y se registraba su ganador.

La competencia tuvo 59 inscriptos: 39 Ford, 19 Chevrolet y un Nash. El número 1 fue para el Chevrolet del juninense Eusebio Marcilla, acompañado por Miguel Salem.

El domingo de la carrera, sólo 47 lograron largar. La primera vuelta, denominada "Premio Liceo Militar General Paz", fue liderada por Jorge Carlos Descotte, quien marcó un tiempo de una hora y seis minutos. En esta etapa abandonaron ocho vehículos, entre ellos el Chevrolet N° 5 de Domingo Marimón.

La segunda vuelta, denominada "Premio Domingo Bucci", fue ganada nuevamente por Descotte en una hora, cinco minutos y cincuenta y tres segundos, siendo el record de la carrera. Fue también la etapa con mayor cantidad de deserciones: 12 vehículos debieron abandonar.

Las vueltas 3 y 4, llamadas "Premio Eduardo Luro" y "Premio Ernesto Bossola" fueron también ganadas por Descotte, consolidándose como firme candidato al triunfo. Con en abandono de seis autos en la tercera vuelta y uno más en la cuarta, quedaban sólo 20 vehículos en carrera.

Pero en la quinta vuelta, denominada "Premio Julio Pérez", fue el propio Descotte quien tuvo que abandonar, junto con otros dos corredores. La etapa la terminó ganando Jorge Orduna.

La sexta vuelta, denominada "Premio Daniel Urrutia", también fue ganada por Orduna al tiempo que abandonaban dos corredores más.

Para la séptima y última vuelta, llamada "Premio Luis Alberto De Dios", sólo quedaban 15 autos. Esta vez el triunfo fue para Eusebio Marcilla, quien además se quedó con el primer puesto en la general. El juninense completó las siete vueltas en 7 horas, 59 minutos y 56 segundos, a un promedio de 105 kilómetros por hora. Era la segunda vez que ganaba esta competencia, dado que también lo había hecho en su primera edición, dos años antes.

En esta última etapa abandonó un vehículo más, por lo que de los 47 que largaron, sólo finalizaron 14. De ellos, el auto 28 de Ricardo Veiner llegó fuera de hora, 8 minutos después del cierre del control, por lo que quedó al margen de la clasificación final.

El segundo lugar fue para Jorge Orduna, 4 minutos y 37 segundos detrás de Marcilla.

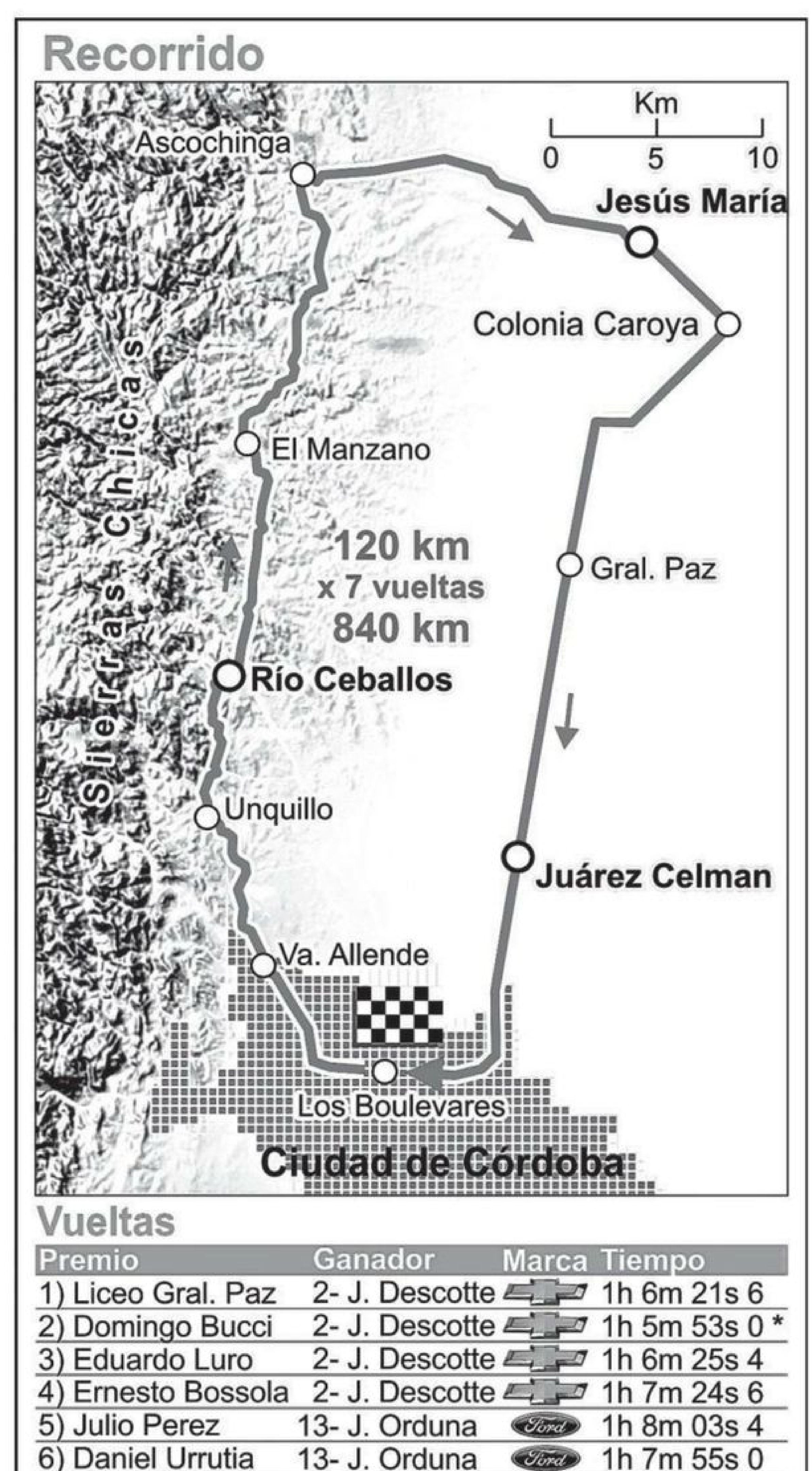
Carlos Capozzucco completó el podio llegando 21 minutos después del ganador.<



>El Chevrolet Nº 1 de Eusebio Marcilla en Córdoba.



>Marcilla y Salem en la III Vuelta de Córdoba.



Vueltas

Premio	Ganador	Marca	Tiempo
1) Liceo Gral. Paz	2- J. Descotte	Chevrolet	1h 6m 21s 6
2) Domingo Bucci	2- J. Descotte	Chevrolet	1h 5m 53s 0 *
3) Eduardo Luro	2- J. Descotte	Chevrolet	1h 6m 25s 4
4) Ernesto Bossola	2- J. Descotte	Chevrolet	1h 7m 24s 6
5) Julio Perez	13- J. Orduna	Ford	1h 8m 03s 4
6) Daniel Urrutia	13- J. Orduna	Ford	1h 7m 55s 0
7) Luis A. De Dios	1- E. Marcilla	Chevrolet	1h 8m 28s 0

(*) Récord.

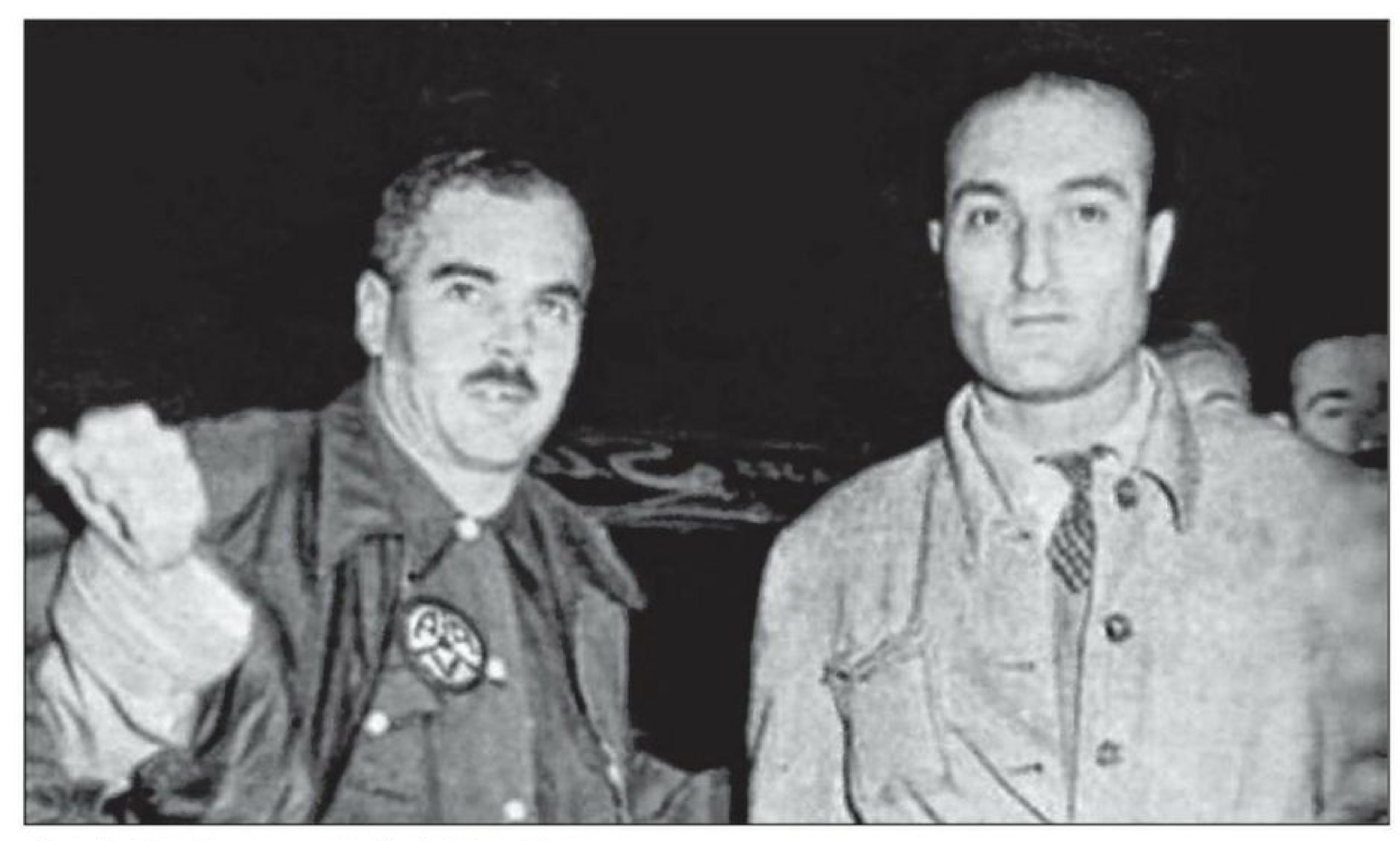
Clasificación

Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	1	Eusebio Marcilla	Miguel Salem	Chevrolet	7:59'56"	105,0 km/h
2	13	Jorge Orduna	Armando Vidosa	Ford	8:04'33"	104,0 km/h
3	27	Carlos Capozucco	Roberto Moreno	Ford	8:20'56"	100,6 km/h
4	15	Elmer Oppen	Carlos Watters	Ford	8:24'11"	100,0 km/h
5	34	Carlos Lusso	Enzo Lusso	Ford	8:29'06"	99,0 km/h
6	8	Narciso Cornel	Hernando Gallo	Ford	8:29'59"	98,8 km/h
7	20	Ángel Castano	Domingo Gómez	Ford	8:37'35"	97,4 km/h
8	22	José Carena	Amadeo Solian	Chevrolet	8:51'17"	94,9 km/h
9	19	Teodoro Guerra Boque	Oscar Guerra Boque	Ford	8:59'09"	93,5 km/h
10	30	Ángel Teper	Rubén Scarpetta	Ford	9:00'49"	93,2 km/h
11	59	Enrique Puyane	Vicente Privitera	Ford	9:02'50"	92,8 km/h
12	55	Francisco Vega	Adolfo Verga	Ford	9:03'06"	92,8 km/h
13	32	Eduardo Fernández	Héctor Vallarino	Chevrolet	9:26'27"	89,0 km/h
	28	Ricardo Veiner	Juan Larquiz	Ford	Llegó fuera de hora	
	33	Leandro Salato	Miguel Carretero Ortiz	Ford	Abandonó en la 7ª vta.	
	12	Juan José Blaquier	Isidoro Garbarino	Ford	Abandonaron en la 6ª vta	
	54	Dario Ramonda	José Angaramo	Chevrolet		
	2	Jorge Descotte	Pedro Covacevich	Chevrolet	Abandonaron en la 5ª vuelta	
	6	Ángel Lo Valvo	Luis Comolli	Ford		
	44	Carlos Menditeguy	Saturnino Córdoba	Ford		
	10	Rubén Carelli	Manuel Padilla	Ford	Abandonó en la 4ª vta	
	9	Ernesto Petrini	José Fiorentini	Ford	Abandonaron en la 3ª vuelta	
	18	Antonio Zarantonello	Nazareno Zoppi	Ford		
	25	Mario Andreini	Antonio Andreini	Chevrolet		
	39	Juan Potenti	Ignacio Gómez	Chevrolet		
	45	Carlos Pelosso	Juan Márquez	Ford		
	46	Eduardo Vismar	Nicolás Rodini	Ford		
	3	Víctor García	José González	Ford	Abandonaron en la 2ª vuelta	
	7	Ernesto Blanco	Alberto Fava	Ford		
	11	Julio Castellani	Heriberto Chaine	Ford		
	14	Raimundo Caparros	Juan Gardiol	Chevrolet		
	17	Raúl Stephani	Alfredo Peyrano	Ford		
	35	Adolfo Calvo	Hermenegildo Blua	Chevrolet		
	38	Ángel Camandone	Miguel Bertea	Chevrolet		
	40	Adriano Carignani	Godofredo Castellani	Chevrolet		
	47	Armando Varela	Pascual Catalano	Ford		
	49	Adolfo Sogoloff	Ignacio Spina	Ford		
	50	Luciano Raul Torres	Elpidio Ojeda	Chevrolet		
	58	Humberto Scotellaro	Juan Salvai	Chevrolet		
	5	Domingo Marimón	Felipe Amoroso	Chevrolet	Abandonaron en la 1ª vuelta	
	21	Francisco Mazzoni	Oberdán Baldini	Ford		
	24	Rodolfo Crespo	Alberto Farinatti	Ford		
	26	Alberto Fulvi	Domingo Carletto	Chevrolet		
	29	Osvaldo Lorenzo	Ricardo Estanciero	Ford		
	31	Carlos Heck	David Heck	Nash		
	42	Pedro Martina	Tomas Ruella	Ford		
	52	Manuel Hidalgo	Gabriel Ortega	Chevrolet		
	4	Pablo Gulle	Domingo Reyes	Chevrolet	No largaron	
	16	Domingo Lucente	-	Ford		
	23	José Puga	Elmer Mazzi	Ford		
	36	Norberto Trevisi	-	Ford		
	37	Luis Parnisari	-	Ford		
	41	Francisco Bentoso	Alberto Beren	Ford		
	43	Emilio Boretto	-	Ford		
	48	Gino Zanichelli	-	Chevrolet		
	51	Jose Rossi	Atilio Baigorria	Ford		
	53	Arturo Bettini	-	Chevrolet		
	56	L. Pasena	-	Ford		
	57	Eduardo Laborano	José Torres	Ford		

Récord de vuelta: Jorge Descotte en la segunda, con 1:5'53" a 109,3 km/h.



>Una multitud saluda al Caballero del Camino durante la primera Vuelta del Oeste.



>Eusebio Marcilla y su acompañante Miguel Salem.

Triunfo 9

Vuelta del Oeste de 1952

El Auto Moto Club Junín venía trabajando a fines de la década de 1940 en la organización de competencias de fuerza limitada y en la construcción del autódromo, el cual se inauguraría el 24 de agosto de 1947.

El gran objetivo que seguía era tener una vuelta de turismo de carretera, por lo que pusieron manos a la obra. La idea era planificar un recorrido de aproximadamente mil kilómetros, para realizar en unas ocho horas de competencia, y que pasara por numerosos pueblos de la región. Finalmente, los organizadores se inclinaron por un circuito de 300 kilómetros de longitud, que debía recorrerse tres veces para totalizar 900 kilómetros. La largada se hacía en Junín, para dar una gran vuelta pasando por Morse, Baigorrita, Bayauca, Lincoln, General Pinto, Germania, Diego de Alvear, Alberdi, Vedia, Leandro N. Alem, Blandengues, Saforcada, Agustina y de regreso a Junín.

La primera edición se realizó el 20 de julio de 1952. Se denominó "Vuelta del Oeste" y fue la 16ª fecha del campeonato de Turismo Carretera de ese año, que a su vez fue la 10ª temporada de esa reconocida categoría de automovilismo nacional.

Las autoridades de la competencia fueron el comisario deportivo Manuel Blas Novoa; el cronometrista Rodolfo Aguirre Panero y los oficiales deportivos Alejandro Maron y Félix Arnaiz.

Se inscribieron 28 competidores, de los cuales llegaron a largar 23.

En la primera vuelta, que ganó Marcilla, abandonaron cinco vehículos. Siete más desertaron en la segunda vuelta, que también ganó el juninense. Por último, la tercera vuelta registró un abandono más y fue ganada por Jorge Descotte.

A la meta llegaron sólo diez vehículos, resultando ganador Eusebio Marcilla acompañado por Miguel Salem, completando las tres vueltas en 7 horas y 36 minutos, a un promedio de 123 kilómetros por hora. El segundo lugar fue para Jorge Descotte, y completó el podio Domingo Lucente. Marcilla, que corrió con el auto número 1, había cumplido 38 años de edad cuatro días antes.

En la décima posición, último entre quienes lograron terminar la carrera y a más de una hora del tiempo empleado por Marcilla, llegó el desconocido Gastón Perkins, un debutante de 23 años de edad oriundo de Alberdi. Sería el inicio de una carrera deportiva que lo llevaría hasta lo más alto del automovilismo nacional, con cinco triunfos en el TC, quince en Turismo y dos en Sport Prototipo. Además, fue protagonista de la célebre misión argentina a las 84 horas de Nürburgring, en 1969. Perkins falleció en 2006 en su pueblo natal.

El campeonato de Turismo Carretera de 1952 fue uno de los torneos más largos organizados por el Automóvil Club Argentino, contando con 24 competencias corridas entre el 3 de febrero y el 28 de diciembre. El campeón fue Juan Gálvez, con Ford, quien ganó 5 carreras y logró su cuarto título consecutivo. Eusebio Marcilla, que además de la Vuelta del Oeste ganó las competencias de Santa Fe y Córdoba, resultó subcampeón y se posicionó como el mejor referente de la marca Chevrolet.

El destino quiso que la última victoria de Eusebio Marcilla fuese en Junín, ciudad que amaba y cuyo nombre llevaba pintado en su Chevrolet. El Caballero del Camino moriría ocho meses después al estrellarse contra una columna cerca de la localidad de Recreo, durante la Vuelta de Santa Fe de 1953.

En julio de 2010 se realizó una evocación de la Primera Vuelta del Oeste, organizada por la Agrupación "Eusebio Marcilla". Si bien el recorrido de 1952 era de 300 kilómetros por vuelta, esta vez las autoridades y los pilotos acordaron realizar un trazado más corto, aunque utilizando tramos de los caminos originales, con una largada simbólica en la Plaza Marcilla.

En esa oportunidad se filmó un documental sobre la vida del Caballero del Camino, dirigido por Andrés Cedrón.<



>Uno de los participantes de la evocación de la primera Vuelta del Oeste.

Recorrido

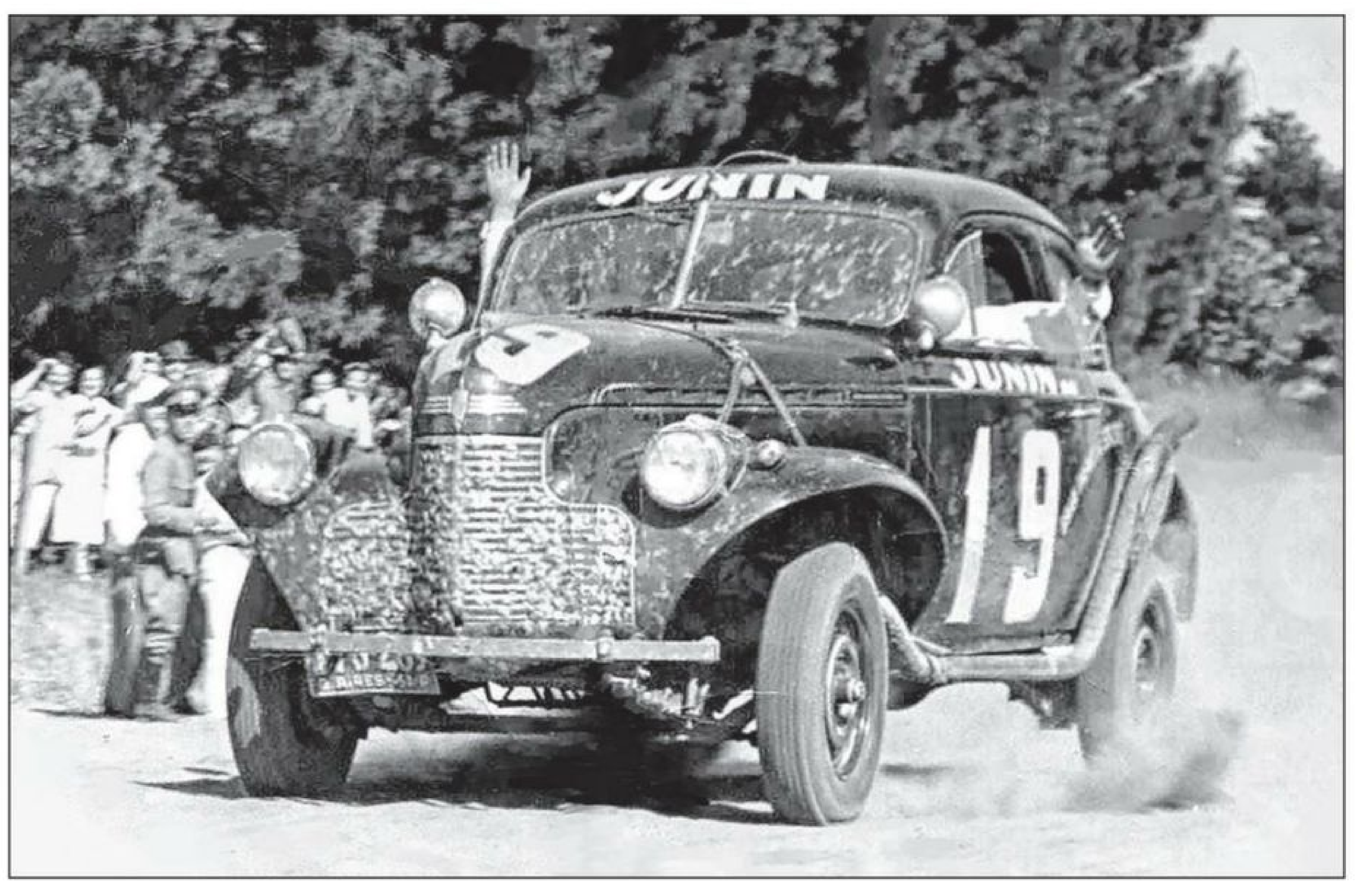
Diego de Alvear
Alberdi
Agustina
Alem
Vedia
Junín
Blandengues
Saforcada
300 km x 3
General Pinto
Baigorrita
Morse
Bayauca
Lincoln
Km
0 10 20 30 40
Recorrido
Rutas actuales

Clasificación

Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	1	Marcilla, Eusebio	Salem, Miguel	Chevrolet	7:36'20"	122,7 km/h
2	2	**Descotte,** Jorge	Covacevich, Pedro	Chevrolet	7:36'23"	122,7 km/h
3	12	**Lucente,** Domingo	Navarro, Adamis	Ford	7:40'32"	121,7 km/h
4	13	**Logulo,** Alberto	Vidosa, Armando	Ford	7:51'30"	118,9 km/h
5	23	**González Casanueva,**	Merlino, Oscar	Chevrolet	8:01'50"	116,3 km/h
6	15	**Muñoz,** Aníbal	Olavide, José	Ford	8:03'14"	116,0 km/h
7	7	**Daly,** Jorge	Castro, Tomás	Ford	8:08'23"	114,7 km/h
8	14	**Tártara,** Carlos	Wright, Walter	Chevrolet	8:19'00"	112,3 km/h
9	20	**Abello,** Bartolo	Gallo, Arturo	Ford	8:32'53"	109,3 km/h
10	26	**Perkins,** Gastón	Juaneu, Francisco	Chevrolet	8:41'06"	107,5 km/h
-	27	Cuevas, Salvador	Ferraro, Arnoldo	Ford	Abandonó en 3ª vuelta	
-	5	Blaquier, Juan José	Garbarino, Isidoro	Ford	Abandonaron en la 2ª vuelta	
-	6	Caparros, Raimundo	Momo, Gerardo	Chevrolet		
-	10	Peduzzi, Félix	Del Molino, Eduardo	Chevrolet		
-	16	De Rosa, Ángel	Antenone, Ángel	Chevrolet		
-	19	Gelvez, Humberto	Mangoni, Luis	Chevrolet		
-	25	Remondino, Francisco	Basso, Marcelo	Ford		
-	28	Valentino, Juan Carlos	De Cicco, Victorio	Ford		
-	4	Carelli, Rubén	Padilla, Manuel	Ford	Abandonaron en la 1ª vuelta	
-	8	Iraizos, Pedro	Uzos, Juan	Chevrolet		
-	18	Menditeguy, Carlos	Alegría, Ángel	Ford		
-	21	Salato, Leandro	Ortiz, Manuel	Ford		
-	24	Sabadini, Orlando	Garesio, Héctor	Ford		
-	3	Lo Valvo, Ángel	Comolli, Luis	Ford	No llegaron a largar	
-	9	Marimón, Onofre	¿?	Chevrolet		
-	11	Moss, Jacinto	¿?	Ford		
-	17	Andreini, Mario	¿?	Chevrolet		
-	22	Scarilli, Tomás	¿?	Chevrolet		


EusebioMarcilla
EL CABALLERO DEL CAMINO


2
SÁBADO 23 DE JULIO DE 2022
DEMOCRACIA
MUCHO MÁS DIARIO




>Marcilla y Salem saludan al público desde el Chevrolet Nº 19 en plena carrera.


>Eusebio Marcilla y Miguel Salem junto al Chevrolet "Junín".

Gran Premio del Sur Argentino de 1942

La Junta Central de Esquel organizó el Gran Premio del Sur de 1942. La carrera de 7.192 kilómetros se desarrollaría del 21 de enero al 1 de febrero en diez etapas. El recorrido se iniciaba en Mercedes, pasaba por Junín, Santa Rosa, Neuquén, Bariloche, Esquel, Río Gallegos y cruzaba a Chile para llegar hasta Punta Arenas. Desde allí el regreso era por la costa, mayormente por la ruta nacional 3, pasando por Comodoro Rivadavia, Trelew y Puerto Madryn para finalizar en Bahía Blanca. Contemplaba dos días de descanso, uno en Esquel y otro en Comodoro Rivadavia.

Era muy complicado realizar competencias automovilísticas en aquellos años. Los repuestos y las cubiertas venían principalmente de Estados Unidos, y debido a la Segunda Guerra Mundial no se conseguían. Además, era complicado disponer de combustible en algunos tramos del recorrido.

En Junín se prepararon dos autos para esta competencia: el Chevrolet de Eusebio Marcilla y el flamante Ford de Esteban Gutiérrez, adquirido mediante el aporte popular. Marcilla, de 27 años de edad, correría acompañado por Miguel Salem, mientras Luis Milanese sería el acompañante de Gutiérrez.

Hubo numerosos agasajos, asados y cenas organizados especialmente para ambas tripulaciones a fines de 1941, en particular un concurrido encuentro en la confitería 9 de Julio. Posteriormente, Marcilla partió junto a Juan Manuel Fangio y Pedro Iraizos para realizar el reconocimiento de la ruta.

Hubo 60 inscriptos: 40 Ford, 13 Chevrolet, dos Chrysler, dos Plymouth, un Dodge, un Mercury y un Fiat. Marcilla correría con el Chevrolet N° 19 y Gutiérrez con el Ford N° 53. Entre los habituales animadores de las carreras de la época se encontraban Juan Manuel Fangio y Domingo Marimón, con Chevrolet, y Rosendo Hernández y Daniel Musso, con Ford.

La primera etapa, de 533 kilómetros entre Mercedes y General Pico, se largó el miércoles 21 de enero a las 6 de la mañana, con la partida del Chevrolet N° 1 de Taddía. Lograron partir 59 de los 60 autos, y se correría bajo la lluvia, con el consecuente deterioro de los caminos de tierra. El recorrido pasaba por Junín, donde había una extraordinaria expectativa. Desde temprano, muchas personas se fueron trasladando hasta la ruta para ver pasar a los competidores. Hacia las 9 de la mañana la cantidad de gente a ambos lados de la ruta era impresionante.

A las 9:23 pasó Taddia por el control de nuestra ciudad, seguido por Hortal, Fernandino, Novoa, Iraizos, Blanco, Gálvez, Marimón, Pascuali, Cotello, Garbarino, Fangio, Heredia, Musso, Hernández y Marcilla. El juninense pasó a las 9:42 siendo ovacionado por el público. Unos metros más adelante, superaría espectacularmente a Hernández. Por su parte, Esteban Gutiérrez pasó por el control a las 10:26.

Cerca del almacén El Eucaliptus, Pedrazzini volcó a más de 150 kilómetros por hora. No sufrió heridas graves, pero tuvo que abandonar.

Por tiempo, Novoa quedó primero al pasar por Junín, con 1 hora y 19 minutos. Marcilla quedó 6° a dos minutos. La etapa la ganaría Oscar Gálvez con 4 horas y 29 minutos, seguido por Iraizos, Fangio y Marcilla. Gutiérrez quedó en el 33° puesto.

La segunda etapa eran 843 kilómetros desde General Pico hasta General Roca, Río Negro. La ganó Fangio, quien pasó a liderar la general seguido por Fernandino. Marcilla quedó 10º en la etapa y 9º en la general. Gutiérrez tuvo que cambiar su tapa de cilindros y posteriormente abandonaría.

El viernes 23 se disputó la tercera etapa, un largo tramo de 966 kilómetros entre General Roca a Esquel. La ganó Fernandino, intercambiando posiciones con Fangio en la general. Faltando más de la mitad del recorrido, quedaban sólo 29 autos en carrera.

El sábado 24 fue el primer día de descanso. La competencia se reanudó el domingo 25 con los 1.159 kilómetros de la cuarta etapa, entre Esquel y San Julián. Era sin dudas el tramo más duro, con caminos de ripio y muchas piedras sueltas. El ganador fue García, con Ford.

La quinta etapa se desarrolló el lunes 26 entre San Julián y Río Gallegos. Este tramo de 633 kilómetros lo ganó Novoa, quedando Garbarino primero en la general.

El martes 27 se corrió la sexta etapa, un recorrido corto de apenas 272 kilómetros entre Río Gallegos y Punta Arenas, en Chile. El ganador fue nuevamente Novoa, quedando primero también en la general.

La séptima etapa se disputó el miércoles 28 entre Punta Arenas y Puerto Deseado. El largo tramo de 995 kilómetros lo ganó Harriague Castex, regresando Fernandino al liderazgo de la general. A esta altura quedaban sólo 14 autos en carrera.

El jueves 29 se corrió la octava etapa de 478 kilómetros entre Puerto Deseado y Comodoro Rivadavia. La ganó nuevamente Harriague, mientras Fernandino continuaba primero en la general.

El segundo día de descanso fue el viernes 30 en Comodoro Rivadavia, mientras los autos quedaban en el parque cerrado custodiados por la Prefectura. Para ese entonces los juninenses ya habían tenido que abandonar. La carrera se reanudó el sábado 31 con la novena etapa: 400 kilómetros entre Comodoro Rivadavia y Trelew. Por tercera vez consecutiva la ganó Harriague, mientras Fernandino se consolidaba en la general.

La décima y última etapa se disputó el domingo 1 de febrero con los 910 kilómetros entre Trelew y Bahía Blanca. El ganador fue Fangio, seguido por Oscar Gálvez. Fernandino terminó primero en la general con un tiempo de 78 horas y 57 minutos. Harriague quedó segundo a 38 minutos; el tercero fue Musso, cuarto Novoa y quinto Gálvez. Fangio quedó en el 10° lugar. El último que logró llegar fue Berta, en el puesto 14° con un tiempo de 108 horas y 28 minutos.<

Clasificación

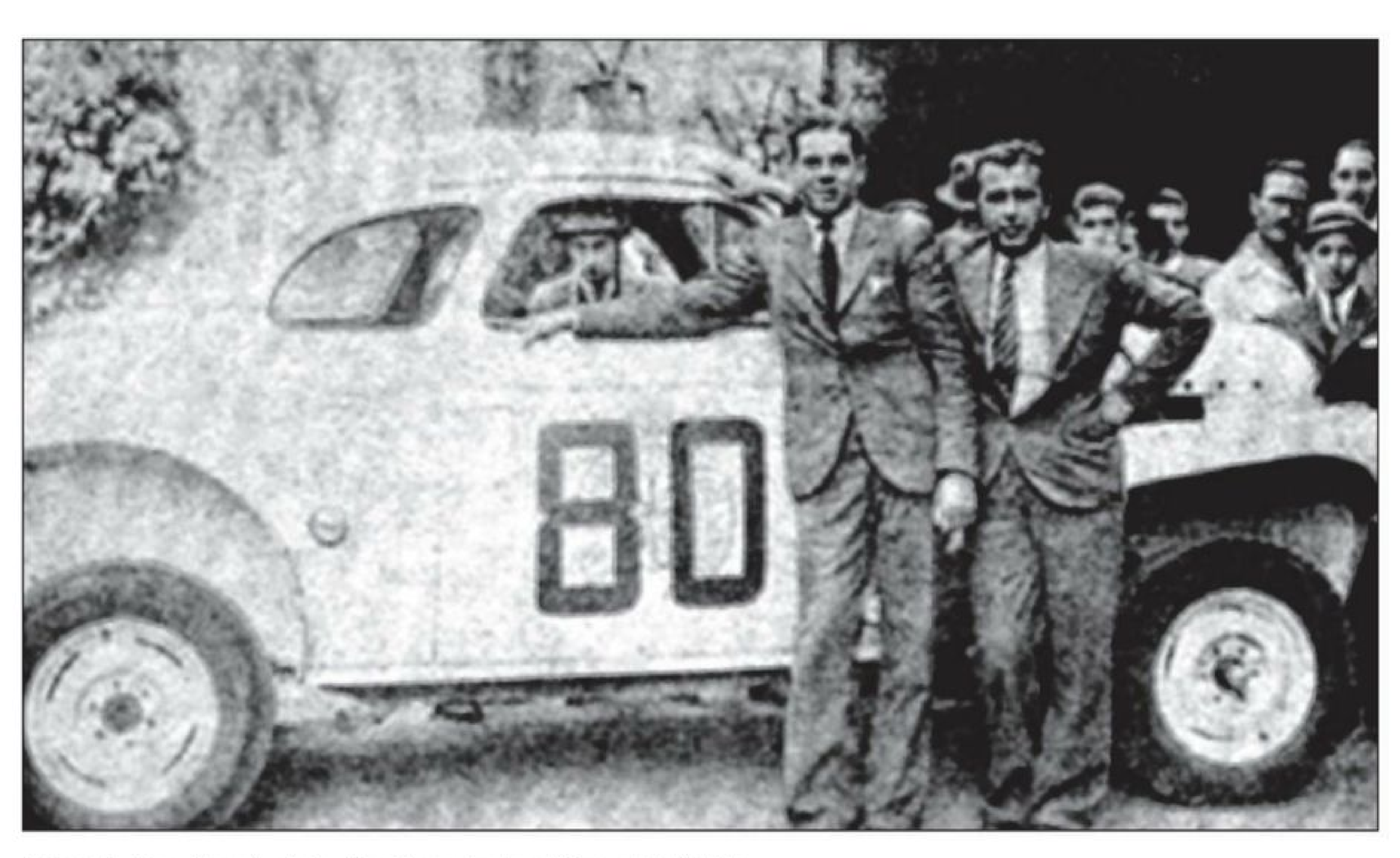
Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	2	Fernandino Esteban	Quiña Pedro	Ford	78:57'06"	91,1 km/h
2	23	Harriague Ricardo	Bergeretti Máximo	Ford	79:34'58"	90,4 km/h
3	18	Musso Daniel	Tenor Juan	Ford	81:33'49"	88,2 km/h
4	6	Novoa Manuel	Levién Carlos	Ford	82:08'56"	87,5 km/h
5	8	Gálvez Oscar	Gómez Juan	Ford	82:10'59"	87,5 km/h
6	1	Taddia Tadeo	Cosimano Cayetano	Chevrolet	82:49'23"	86,8 km/h
7	7	Blanco Ernesto	Plini Atilio	Ford	83:32'02"	86,1 km/h
8	12	Garbarino Vicente	Rostan Daniel	Ford	84:59'14"	84,6 km/h
9	13	Heredia Félix	Ríos Ramón	Ford	86:00'56"	83,6 km/h
10	16	Fangio Juan	Elizalde Antonio	Chevrolet	86:34'14"	83,1 km/h
11	24	López Germán	López Emilio	Plymouth	87:41'22"	82,0 km/h
12	50	Torrientes Alberto	Ferré Alejandro	MERCURY	89:39'25"	80,2 km/h
13	17	Hernández Rosendo	Giovanini Esteban	Ford	93:58'20"	76,5 km/h
14	30	Berta Américo	Luciano Mateo	Chevrolet	108:28'33"	66,3 km/h

De los 60 inscriptos, 1 no largó y 45 abandonaron, finalizando la carrera sólo 14.

Recorrido

5 Etapa 478 Parcial 533 Acumulado

1 Mercedes 533 Gral. Pico 533 Buenos Aires La Pampa
2 843 Neuquén Gral. Roca 1.376
3 967 Río Negro
Esquel 2.343 Chubut
4 1.159 CHILE
Santa Cruz San Julián 3.502
5 633 Río Gallegos 4.135
6 272 Punta Arenas 4.407
7 996 Puerto Deseado 5.403
8 478 Comodoro Rivadavia 5.881
9 400 Trelew 6.281
10 911 Bahía Blanca 7.192
Mar Argentino
Tierra del Fuego




>Eusebio Marcilla y Américo Cianfagna junto al Chevrolet Nº 80.



>El Chevrolet Nº 80 de Marcilla y Cianfagna en plena carrera.

Gran Premio Internacional del Norte de 1940 (Buenos Aires - Lima)

La temporada 1940 de Turismo Carretera, organizada por el Automóvil Club Argentino, comenzó con el Gran Premio Internacional del Norte, una carrera de ida y vuelta entre Buenos Aires y Lima. Esta extenuante competencia de 9.445 kilómetros se llevó a cabo entre el 27 de septiembre y el 12 de octubre, con 92 automóviles inscriptos.

Fue la carrera más larga organizada hasta ese momento y el primer ensayo del ACA con el objetivo de realizar una competencia entre Buenos Aires y Nueva York.

En Junín, un grupo de seguidores de Eusebio Marcilla formó una "Comisión Pro Participación" para recaudar fondos que permitieran intervenir en la competencia al piloto local. A través de rifas, bailes y donaciones, lograron reunir suficiente dinero para adquirir una cupé Chevrolet. El vehículo fue presentado en la primavera de 1940 en el Prado Español. Marcilla se inscribió con su acompañante Americo Cianfagna y correría con el número 80.

La carrera se largó desde el estadio de River Plate a las cero horas del viernes 27 de septiembre. El encargado de dar la señal de partida fue el vicepresidente Ramón Castillo, en ejercicio de la presidencia de la Nación debido a la licencia por enfermedad del presidente Roberto Ortiz, acopañado por los embajadores de Bolivia y Perú. Los 92 inscriptos pudieron iniciar la primera etapa de la competencia, de 1.363 kilómetros hasta San Miguel de Tucumán.

Por Rosario pasó primero Carlos "Paturuzú" Díaz Sáenz Valiente, que marcando un tiempo de 2 h 46' 40" bajó 15 minutos el récord que ostentaban los hermanos Gálvez desde 1938. Justamente al pasar por Córdoba el primero fue Oscar Gálvez, seguido por Boris Afanasenko, Pedro Covacevich y Juan Manuel Fangio. Este último ganaría la primera etapa tras decidir no cargar combustible en Concepción arriesgándose a seguir adelante con lo que le quedaba en el tanque de reserva.

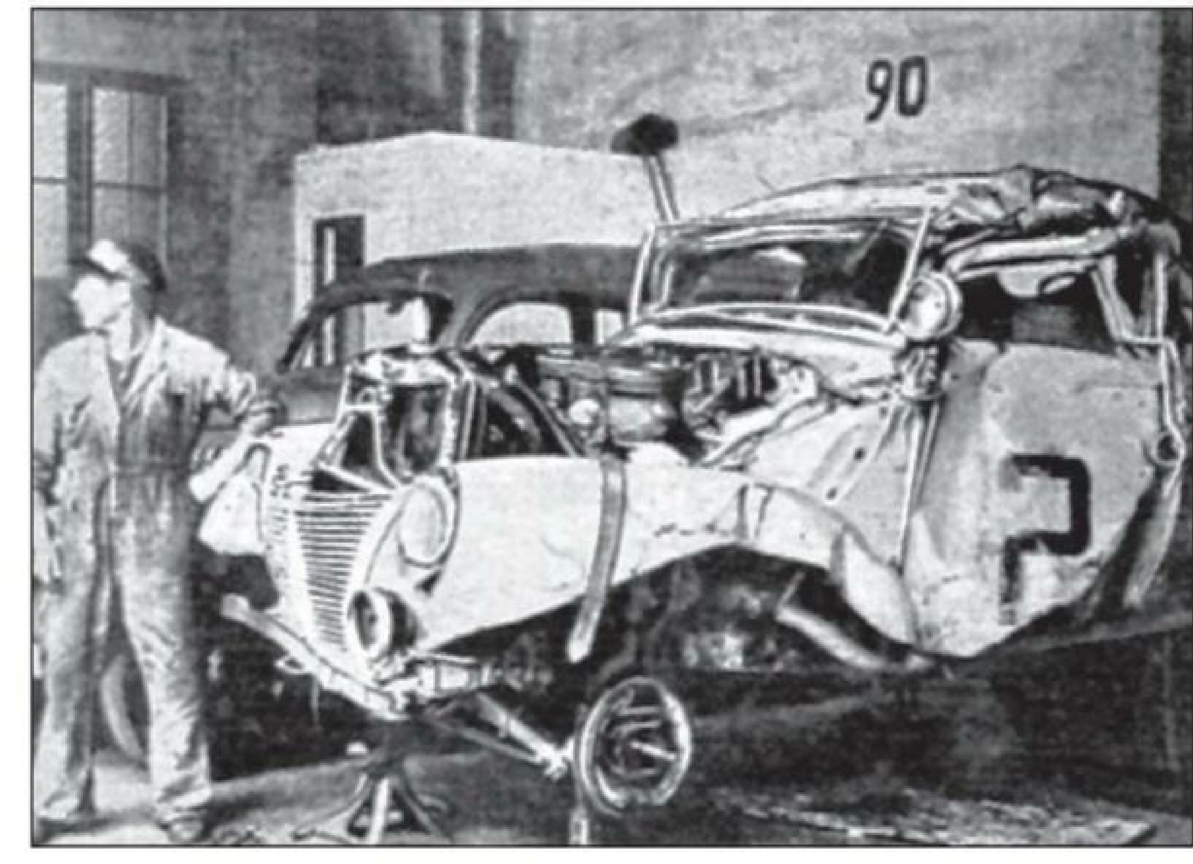
En este tramo de la competencia el piloto Pedro Capalbo sufrió un espectacular vuelco que le costaría la vida a su acompañante Ernesto Barbetta.

La segunda etapa comprendía 644 kilómetros desde Tucumán hasta La Quiaca. Esta vez Oscar Gálvez fue el ganador, con una ventaja de casi 9 minutos sobre Fangio, quedando primero en la general.

La etapa de Villazón a Potosí, en territorio boliviano, se largó con sólo 63 vehículos y fue nuevamente ganada por Oscar Gálvez. En Potosí comenzaba la sección más dura de la competencia, agravada por una fuerte granizada que produjo grandes desprendimientos de tierra y piedras que obstruyeron parte del camino. Gálvez rompió la caja de cambios y Fangio terminó ganando la etapa a un promedio de menos de 70 kilómetros por hora. Además, el piloto de Balcarce recuperó también el primer puesto en la general.

El presidente de Bolivia, general Enrique Peñaranda, le entregó un premio a Fangio en el palco de honor, por haber sido el primer piloto en llegar a La Paz.

La quinta etapa pasaba de Bolivia a Perú, finalizando en Arequipa. La ganó Gálvez, pero Fangio -aún finalizando quinto- mantuvo su primer puesto en la clasificación general. La etapa Arequipa-Nazca se corrió casi totalmente bordeando el océano Pacifico, y se repitió el resultado anterior: Gálvez fue el ganador y Fangio quedó quinto pero manteniendo el liderazgo de la competencia.



>Así quedó el Ford de Gálvez luego de su accidente. Fue auxiliado por Marcilla.

La séptima etapa entre Nazca y Lima fue ganada por Daniel Musso a un promedio de 122,6 kilómetros por hora. En este tramo el piloto Pedro Covacevich perdió el control de su auto y cayó por un precipicio, sufriendo fractura de cráneo. No obstante se pudo recuperar.

La ciudad de Lima era la mitad de la carrera. Luego de un descanso de dos días, los competidores debían realizar el mismo camino de regreso a Buenos Aires. Fangio, primero en la clasificación, había realizado los 4.746 kilómetros en 53 horas y 32 minutos, a un promedio de 88,6 kilómetros por hora.

En la capital peruana los corredores tuvieron dos días de descanso antes de emprender el regreso a Buenos Aires. La octava etapa era el tramo de Lima a Arequipa: 1.122 kilómetros partiendo a la medianoche. A las 4:30 de la madrugada, los Gálvez tuvieron un problema eléctrico y al vehículo se le apagaron las luces delanteras. El Ford se estrelló contra una roca y cayó por un barranco de unos 200 metros, quedando completamente destruido. Fue allí donde Marcilla se detuvo a auxiliarlos, anticipando el gesto que tendría 8 años después durante el Gran Premio de la América del Sur -conocido como "la Buenos Aires - Caracas"- oportunidad en que acompañado por Salem brindaría ayuda a Fangio.

Con los hermanos Gálvez fuera de carrera, desapareció el gran rival y Fangio se dedicó a regular su marcha.

La novena etapa entre Arequipa y La Paz fue ganada por Rosendo Hernández. En este tramo Marcilla sufrió un vuelco y debió abandonar. Había logrado recorrer más de 6.000 kilómetros, aproximadamente el 65% de la dura prueba que fue su primera carrera de turismo carretera.



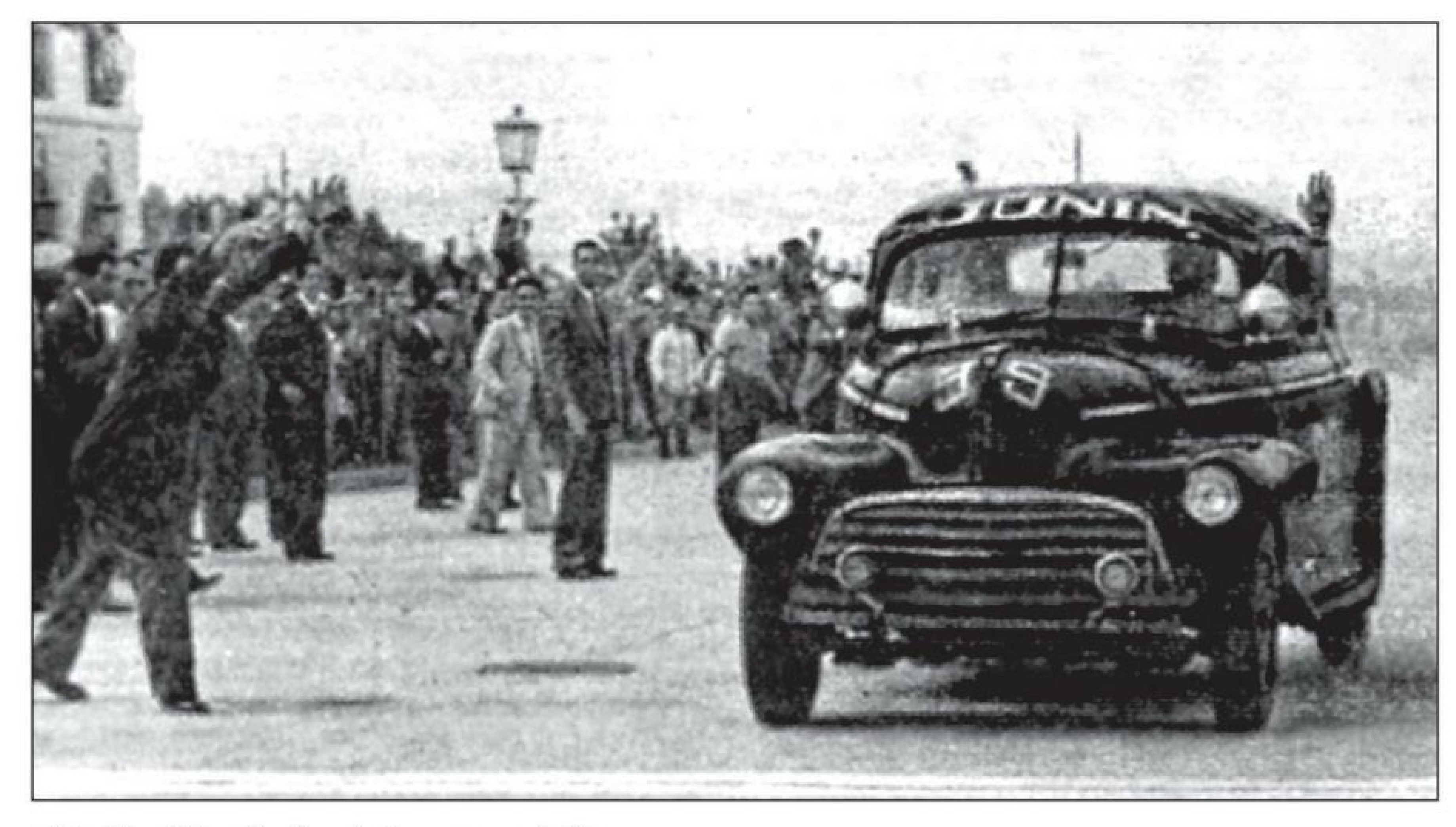
Clasificación — Primeras 16 posiciones

Pos.	Nro	Piloto	Marca	Tiempo
1	26	Juan Manuel Fangio	Chevrolet	109:36'16"
2	89	Daniel Musso	Ford	110:42'37"
3	82	Rosendo Hernández	Ford	112:28'47"
4	68	Vicente Garbarino	Ford	113:58'26"
5	60	Héctor Supicci Sedes	Ford	115:23'13"
6	46	Tadeo Taddía	Chevrolet	115:59'48"
7	25	Pablo Mesples	Ford	116:16'00"
8	16	Osvaldo Permiggiani	Ford	116:23'46"
9	50	Nicasio Marchini	Ford	118:10'32"
10	55	Ángel Pascualli	Ford	119:27'28"
11	83	Emilio Bertolini	Chevrolet	119:57'05"
12	86	Víctor García	Ford	121:08'31"
13	75	Domingo Marimón	Ford	121:18'32"
14	63	Julio Huasasquiche	Ford	121:43'05"
15	37	Juan Barceló	Chevrolet	122:31'49"
16	23	Ramon Estribou	Ford	122:50'18"

La competencia continuó con las etapas 10 de La Paz a Potosí; 11 de Potosí a Villazón, 12 de La Quiaca a Tucumán y 13 de Tucumán a Luján. Fangio fue el ganador absoluto del Gran Premio Internacional del Norte, habiendo recorrido los 9.445 kilómetros en 109 horas, 36 minutos y 16 segundos, a un promedio de 86,177 kilómetros por hora y con una ventaja de más de una hora al segundo. Sólo 32 de los 92 autos participantes lograron terminar la carrera.<



>Eusebio Marcilla en su Chevrolet Nº 99 “Ciudad de Junín” durante el cruce de los Andes.



>Marcilla y Salem finalizando la carrera en Luján.

Mil Millas de 1951

Tras más de cinco años sin actividad debido a la Segunda Guerra Mundial, en 1947 el Automóvil Club Argentino volvió a organizar un campeonato de Turismo Carretera.

La primera competencia de ese año fue una pequeña prueba de 500 kilómetros en Sierra de la Ventana, realizada el 26 de octubre. Marcilla, como buena parte de los pilotos, no participó porque se encontraba en plena preparación para el plato fuerte de la temporada: el Gran Premio Internacional.

Esta competencia se desarrolló del 22 al 30 de noviembre, organizada por el ACA y su par chileno. Se partía de Buenos Aires hacia Santiago de Chile, luego se retornaba a la Argentina pasando por Catamarca, Tucumán, Resistencia y Rosario, para finalizar en Luján, totalizando 5.335 kilómetros en seis etapas. El comisario deportivo general fue Alberto Lodieu.

Hubo 100 inscriptos, entre ellos el juninense Eusebio Marcilla con su acompañante Miguel Salem, con el Chevrolet Nº 99. También corrían Juan y Oscar Gálvez, Daniel Musso y Esteban Fernandino, con Ford; Juan Manuel Fangio, Domingo Marimón, Pablo Gulle, José Cordonnier, Félix Peduzzi y Jorge Descotte con Chevrolet, entre otros.

Luego de un banderazo simbólico del presidente Domingo Perón, los autos iniciaron la primera etapa en Don Torcuato. Era un tramo de 1407 kilómetros por la ruta nacional 8 hasta Villa Mercedes, San Luis, y luego por la ruta nacional 7 cruzando a Chile por Mendoza.

El primero en partir fue Lo Valvo, a las 0:30 del sábado 22 de noviembre. Los vehículos salían a intervalos de 10 segundos, siendo el horario de largada de Marcilla las 0:51:10. Tres autos no partieron, por lo que la competencia se inició con 97 corredores.



El ganador fue Marimón con un tiempo de 12:25’50” a un promedio de 113 kilómetros por hora. Lo siguió Oscar Gálvez a 6 minutos y Fangio a 21. Marcilla se ubicó 7º a 44 minutos del ganador, marcando un promedio de 107 km/h.

Hubo 30 abandonos, entre ellos los accidentados Descotte y Repetto Flores. A Santiago llegaron 67 máquinas.

El domingo 23 fue un día de descanso. La segunda etapa se inició el lunes 24 con una segunda largada simbólica por parte del presidente chileno González Videla. Era un trayecto de 667 kilómetros hacia el norte, hasta La Serena. Esta vez, la salida sería a intervalos de 30 segundos.

Oscar Gálvez volcó en la Cuesta del Espino, pero pudo continuar gracias a la ayuda de Marcilla, Pascuali y Fernandino. Por su parte, Marimón tuvo problemas mecánicos, perdiendo el liderazgo a manos de Fangio. El Chueco ganó la etapa con 8:24’30”, seguido por Marimón a 3 minutos y Juan Gálvez a 11. Marcilla quedó sexto a 28 minutos. Tras ocho abandonos, a La Serena llegaron 59 autos.

En la clasificación general seguía primero Marimón con 20:53’34”, seguido por Fangio, Juan Gálvez y su hermano Oscar.

La tercera etapa se corrió el martes 25 entre La Serena y Copiapó, con una distancia de 359 kilómetros. Fernandino, con un desempeño extraordinario, se quedó con el primer puesto con 4:2’15”, seguido por Oscar Gálvez a 3 minutos, Fangio a 4 y Marcilla a 6. Marimón, que sufrió un vuelco, perdió cuatro horas y quedó último en la etapa.

Con estos resultados, la general sufrió importantes modificaciones. Fangio recuperó el primer lugar con 25:18’9”, seguido por Oscar Gálvez y su hermano Juan. Marimón cayó del 1º al 19º lugar.

El miércoles 26 fue el último día de descanso en Chile. Al día siguiente se largó la cuarta etapa, la más dura y temida del circuito. Los competidores debían recorrer 1.047 kilómetros cruzando los Andes por el Paso de San Francisco, a 4.748 metros sobre el nivel del mar y con una temperatura de 4ºC bajo cero, para luego circular por desiertos de Catamarca con 40ºC.

Este tramo tuvo numerosos accidentes, problemas mecánicos y apunamientos. En plena montaña, Fangio se enterró al costado del camino y perdió tres horas. Juan Gálvez volcó; salió ileso, pero perdió mucho tiempo. Marcilla también sufrió un accidente antes de llegar a Tinogasta, en Catamarca, pero pudo continuar en carrera. Así, el mejor tiempo de la etapa lo marcó Oscar Gálvez con 13:02’05” a un promedio de 80 km/h. Marcilla quedó 7º a casi dos horas y Fangio 10º a dos horas y media.

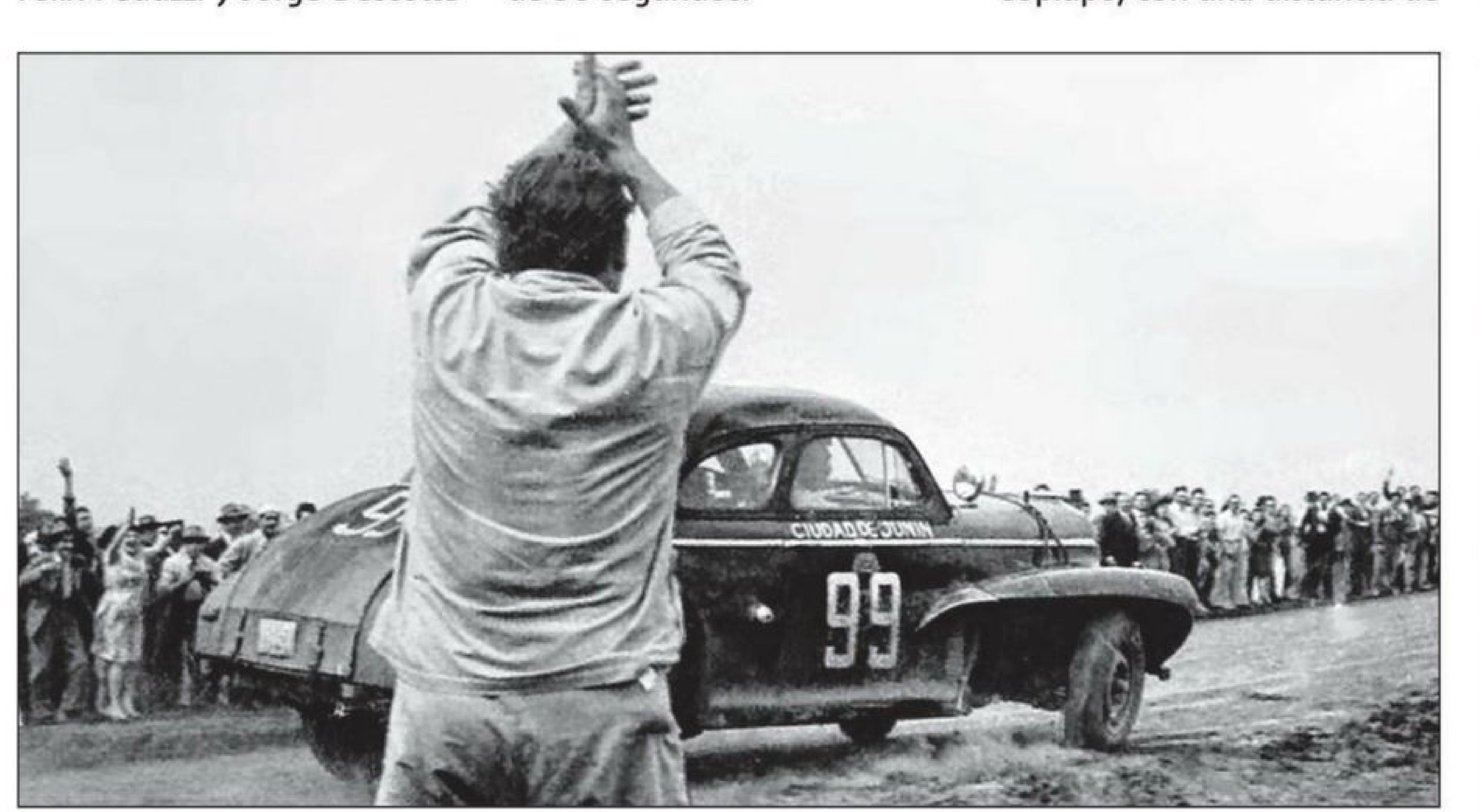
El cierre reglamentario estaba previsto para las 11 de la noche, pero como a esa hora sólo habían llegado 25 autos a Tucumán, los organizadores decidieron extender el horario hasta las 6 de la mañana del viernes, por lo que finalmente clasificaron 43 pilotos.

En la general, Oscar Gálvez volvió a la punta con 38:39’23”, seguido por García, Fangio y Pascuali.

El viernes 28 fue día de descanso. La quinta etapa se largó el sábado 29, con 861 kilómetros entre Tucumán y Resistencia. Fue ganada por Daly marcando 7:39’58”. Fangio llegó segundo a 6 minutos y Marcilla tercero a 9, pese a haberse detenido por un neumático entre Quimilí y Charata. Marimón abandonó en Santiago del Estero y Alfonsaro sufrió un grave accidente debiendo ser hospitalizado junto a su acompañante. Sólo 38 autos llegaron a Resistencia.

En la general seguía primero Oscar Gálvez, segundo García y tercero Fangio, pero ahora con el Chueco a una hora y media del líder y a sólo 14 minutos del escolta.

El domingo 30 se largó la sexta y última etapa. Al principio fue una lucha cabeza a cabeza entre Fangio y García, alternándose en la punta. Pero luego Marcilla, imparable, los superó antes de llegar a Santa Fe. Por Rosario comenzó a llover con intensidad, incorporando un ingrediente extra en la competencia. Fangio tuvo problemas mecánicos y perdió más de dos horas. La etapa finalmente fue ganada por Juan Gálvez con 8:05’37”, segundo Musso a 6 minutos y tercero Marcilla a 8. Fangio llegó 17º. Oscar Gálvez llegó 4º pero fue más que suficiente para ganar la carrera con un tiempo total de 55:16’11”. Marcilla, que logró una gran regularidad manteniéndose siempre entre el 3º y 7º puesto en cada etapa, se ubicó segundo en la general a una hora y 48 minutos del Aguilucho. Tercero quedó García a 5 minutos del juninense. Fangio se ubicó 6º y Juan Gálvez 9º. Sólo 26 vehículos de los 97 que largaron, lograron finalizar la carrera.<



>Marcilla y Salem, saludados por el público.

Clasificación

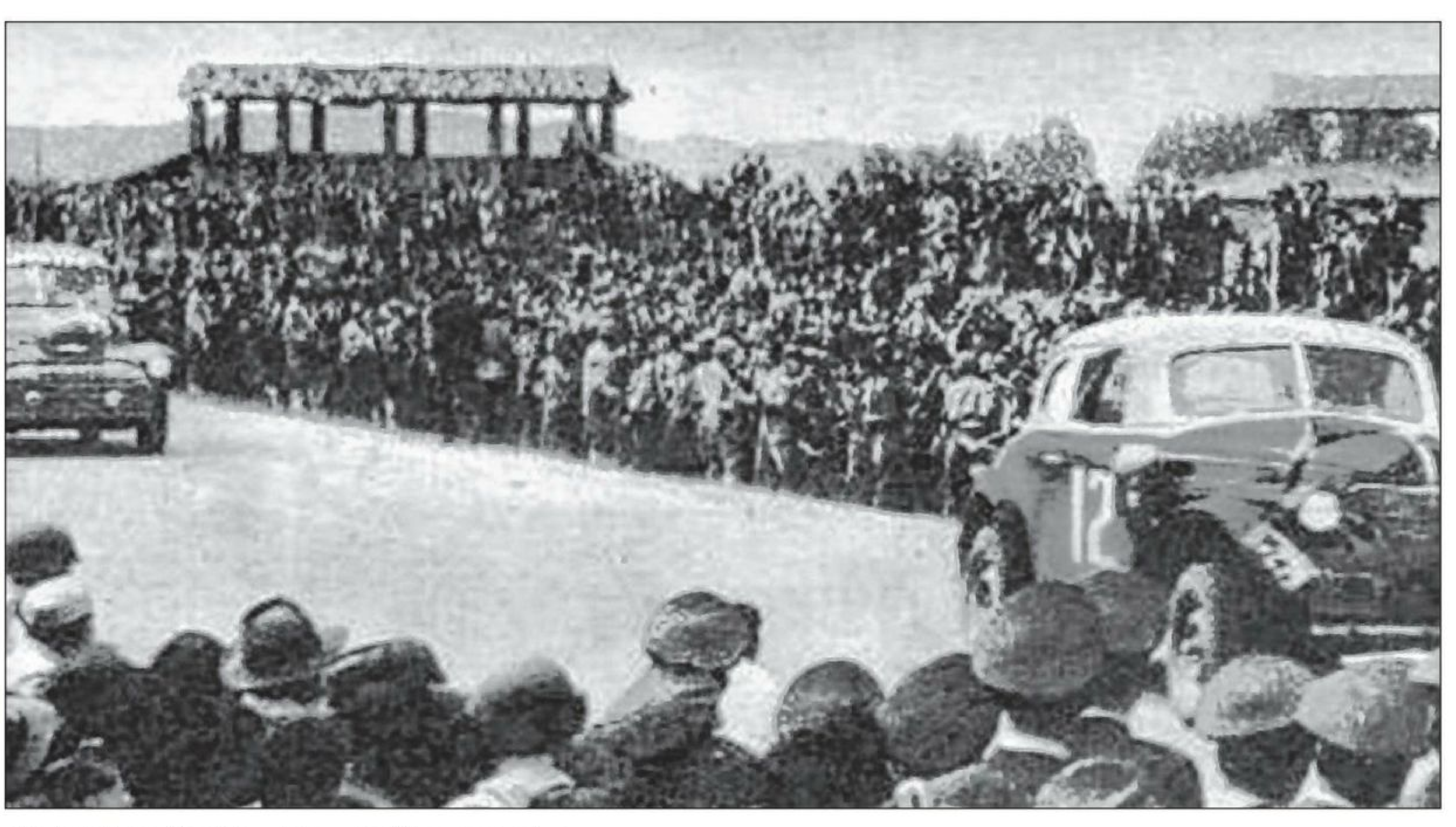
Primeras 10 posiciones

Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	4	**Oscar Gálvez**	**Federico Herrero**	Ford	**55:16'11"**	**96,5 km/h**
2	99	Eusebio Marcilla	Miguel Salem	Chevrolet	57:04'27"	93,5 km/h
3	10	Víctor García	Hilario Martínez	Ford	57:09'56"	93,3 km/h
4	12	Ángel Pascuali	Emilio Callegari	Ford	57:42'38"	92,4 km/h
5	13	Daniel Musso	Ricardo Grattier	Ford	58:29'01"	91,2 km/h
6	2	Juan Manuel Fangio	Daniel Urrutia	Chevrolet	59:15'12"	90,0 km/h
7	5	Rosendo Hernández	Arturo Álvarez	Ford	60:15'20"	88,5 km/h
8	9	Tadeo Taddia	Cayetano Cosimano	Chevrolet	61:13'43"	87,1 km/h
9	54	Juan Gálvez	José Basanta	Ford	63:02'22"	84,6 km/h
10	41	Jorge Rodrigo Daly	Nobel Hortal	Dodge	63:14'07"	84,4 km/h

De los 100 inscriptos, 3 no largaron y 71 abandonaron, finalizando la carrera sólo 26.



>Eusebio Marcilla al finalizar la extenuante competencia.



>Marimón llega a Bogotá seguido por Marcilla a pocos metros.

Gran Premio de la América del Sur de 1948 (Buenos Aires - Caracas)

El Gran Premio de la América del Sur del TC, conocido popularmente como "la Buenos Aires-Caracas", fue una competencia de la temporada 1948 del Turismo Carretera, organizada por el Automóvil Club Argentino. El recorrido de 9.576 kilómetros estaba dividido en 14 etapas y pasaba por seis países: Argentina, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela.

Esta carrera pasó a la historia del automovilismo como la más larga y peligrosa de toda la historia del TC. Ocurrieron numerosos accidentes, entre ellos uno protagonizado por Juan Manuel Fangio que le costó la vida a su acompañante Daniel Urrutia. Aquel trágico episodio consolidaría la caballerosidad deportiva del juninense Eusebio Marcilla, quien no dudó en ayudarlos y trasladarlos a un hospital perdiendo un tiempo valioso que al final significó perder el primer puesto en la carrera.

En total se inscribieron 141 máquinas, la mayoría Ford y Chevrolet, con pilotos de casi todos los países de Sudamérica. Se destacaban como favoritos Juan Manuel Fangio (Chevrolet) con el número 1 y Oscar Alfredo Gálvez (Ford) con el 3. Eusebio Marcilla corrió con un Chevrolet con el número 14.

La carrera comenzó en Buenos Aires el 20 de octubre de 1948, con una primera etapa de 1.692 kilómetros hasta Salta. El ganador fue Oscar Gálvez, con Ford, a una velocidad promedio de 121,8 km/h.

La segunda etapa fue un tramo mucho más corto de 380 kilómetros entre Salta y La Quiaca, y volvió a ganarla Oscar Gálvez. Eusebio Marcilla logró ubicarse en la 5ª posición, detrás de Fangio.

Ya en territorio boliviano se desarrolló la tercera etapa entre Villazón y Potosí, de 480 kilómetros, donde Oscar Gálvez logró su tercera victoria consecutiva. La cuarta etapa de 543 kilómetros entre Potosí y La Paz sería para su hermano Juan (Ford).

Juan Manuel Fangio quedó en el primer lugar en la quinta etapa de 546 kilómetros entre La Paz y Arequipa. A continuación seguían los 1.092 kilómetros de la sexta etapa hasta Lima, en territorio peruano, que volvió a ganar Oscar Gálvez. Marcilla logró ubicarse quinto otra vez.

En ese momento Perú vivía un alzamiento militar, por lo que los organizadores de la carrera decidieron adelantar la partida de la séptima etapa hasta Tumbes, cerca del límite con Ecuador. Originalmente estaba programada para las 5 de la mañana, pero los rumores de combates en las afueras de Lima hicieron que los autos comenzaran a salir a las 0 hs del viernes 29. Los pilotos partieron prácticamente sin dormir, hacia un largo tramo de 1322 kilómetros bordeando el océano Pacífico.

En Huanchasco, faltando poco para amanecer y en medio de la niebla, el Chevrolet de Fangio comenzó a zigzaguear intentando mantenerse en el camino pero volcó y dio varios tumbos. Oscar Gálvez, que venía 100 metros detrás, tiró su auto hacia afuera del camino y también volcó. Él y su acompañante Herrero salieron prácticamente ilesos y se dirigieron hacia donde había volcado el Chevrolet de Fangio. El auto estaba con ambas puertas abiertas; Fangio había quedado en el interior, entre los dos asientos, pero Urrutia no estaba. Lo buscaron en la oscuridad y lo encontraron a unos metros, seriamente herido. Por el camino pasaron Marimón, Juan Gálvez y Bojanich, a quienes les hicieron señas pero no los vieron. Finalmente pasó Marcilla, quien advirtió el accidente y se detuvo. El juninense estaba muy bien ubicado en la carrera, pero se ofreció a llevar a los accidentados hasta un hospital. La etapa la terminó ganando Juan Gálvez, mientras Marcilla, pese al valioso tiempo perdido al auxiliar y trasladar a los heridos, se ubicó 5º.

Urrutia falleció en el Hospital Obrero de Chocope. Fangio recibió allí los primeros auxilios, y luego fue trasladado a Trujillo. El Chevrolet quedó inutilizado.

El sábado 30 se realizó el cruce en barco de 8 horas por el golfo de Guayaquil, y el domingo fue un día de descanso para los pilotos que aún seguían en carrera. La octava etapa era un tramo de 421 kilómetros entre Guayaquil y Quito, con algunos sectores de montaña y otros cubiertos de barro. La ganó Juan Gálvez, seguido por su hermano Oscar. Marcilla se ubicó tercero.

La novena etapa, de 392 kilómetros entre Quito y Pasto, Colombia, tendría un resultado similar: Marcilla nuevamente fue tercero, y esta vez Oscar se quedó con el primer puesto y Juan con el segundo. En los 440 kilómetros de la décima etapa entre Pasto y Cali, se repitió el podio de la octava: Juan, Oscar y Eusebio. La 11ª etapa entre Cali y Bogotá tenía 527 kilómetros y fue nuevamente doblete de los Gálvez: primero Oscar y segundo Juan. En la 12ª, de 599 kilómetros entre Bogotá y Cúcuta se invirtieron los dos primeros puestos, y Marcilla llegó cuarto.

Entrando a Venezuela se desarrolló la 13ª etapa entre Cúcuta y Valera, de 484 kilómetros. Marcilla volvió a estar entre los primeros ubicándose cuarto. Fue el tramo más lento de toda la carrera: lo ganó Oscar Gálvez a un promedio de apenas 57 km/h debido a los caminos sinuosos.

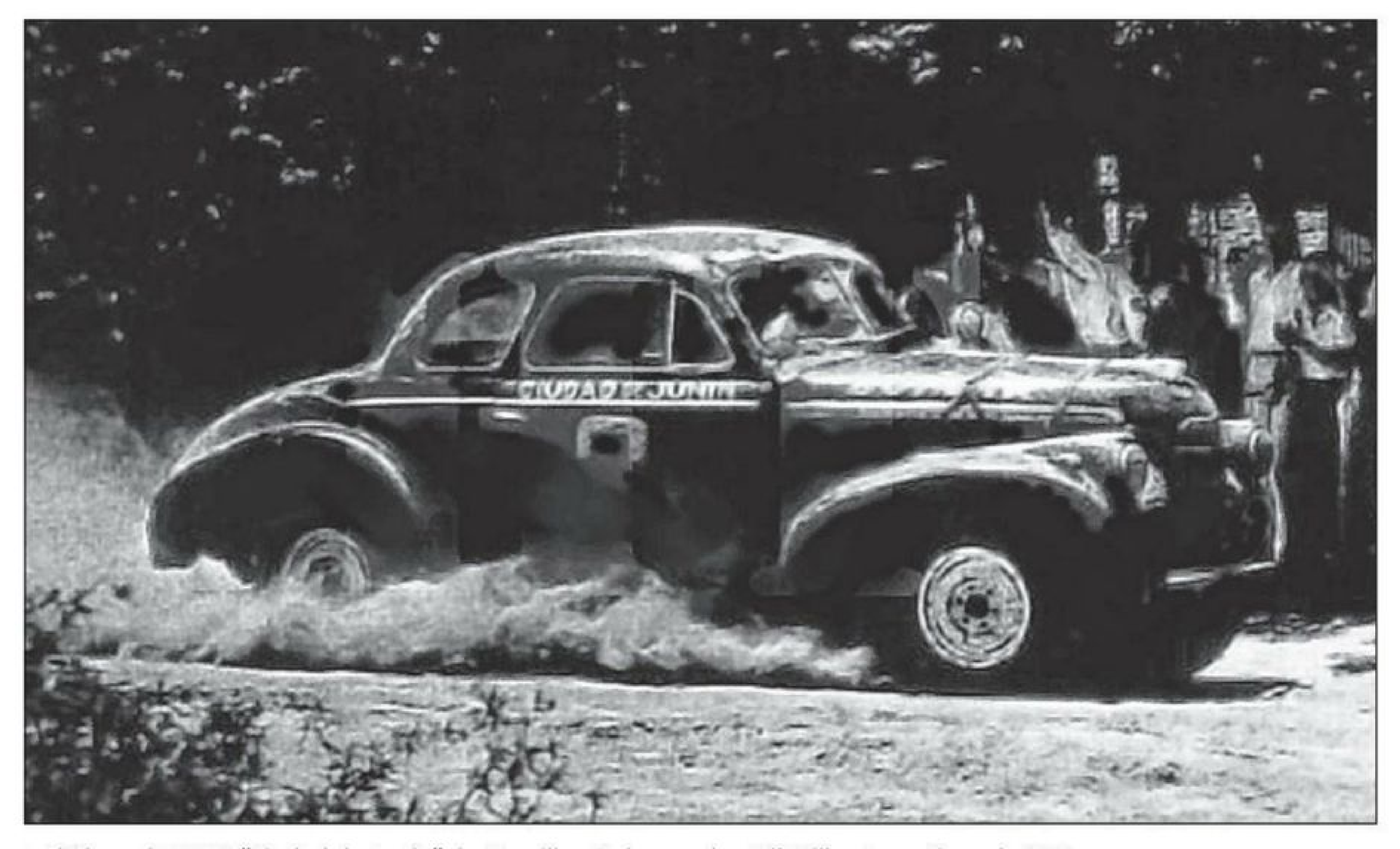
Finalmente los corredores iniciaron la 14ª y última etapa entre Valera y Caracas, de 677 kilómetros.



Oscar Gálvez, con una considerable ventaja, acordó con su hermano que él iría adelante mientras Juan le cuidaba la espalada. Los seguidores, Marimón y Marcilla, estaban muy lejos. Pero inexplicablemente, Juan aceleró su Ford más de la cuenta. Habiendo recorrido 9.300 kilómetros y faltando sólo 250 para Caracas, volcó su Ford azul número 9. El auto quedó atascado y no pudo ser puesto en carrera nuevamente. Oscar intentó sacarlo tirando con su auto, pero el esfuerzo sería letal para el motor.

En Caracas, Marcilla cruzó la línea de llegada marcando un tiempo de 118 horas, 49 minutos y 59 segundos. Detrás cruzó Marimón con 118 horas, 37 minutos y 18 segundos, es decir, 12 minutos menos que el juninense. Sabiendo que sólo podía ser superado por Oscar Gálvez, Marimón festejó su segundo puesto. Pero grande fue la sorpresa al pasar el tiempo y advertir que Oscar no llegaba. El Aguilucho llegó empujado por un Buick particular, dado que su cigüeñal había dicho basta y el Ford no podía andar por sus propios medios. Al cruzar la meta fue sacado del auto por la muchedumbre, pero el comisario deportivo de la prueba le informó que por la ayuda recibida había sido descalificado. Así fue como Marimón se quedó sorpresivamente con el primer puesto, y Marcilla con el segundo a apenas 12 minutos: una diferencia mucho menor que el tiempo que perdió en Trujillo al ayudar a Fangio y Urrutia y llevarlos al hospital.

Se podría decir que Eusebio Marcilla, por ese gesto, perdió el que hubiese sido el mayor título de su carrera. Sin embargo, fue todo lo contrario: gracias a lo que hizo aquel 29 de octubre, ganó el mayor título, el de "caballero del camino".<



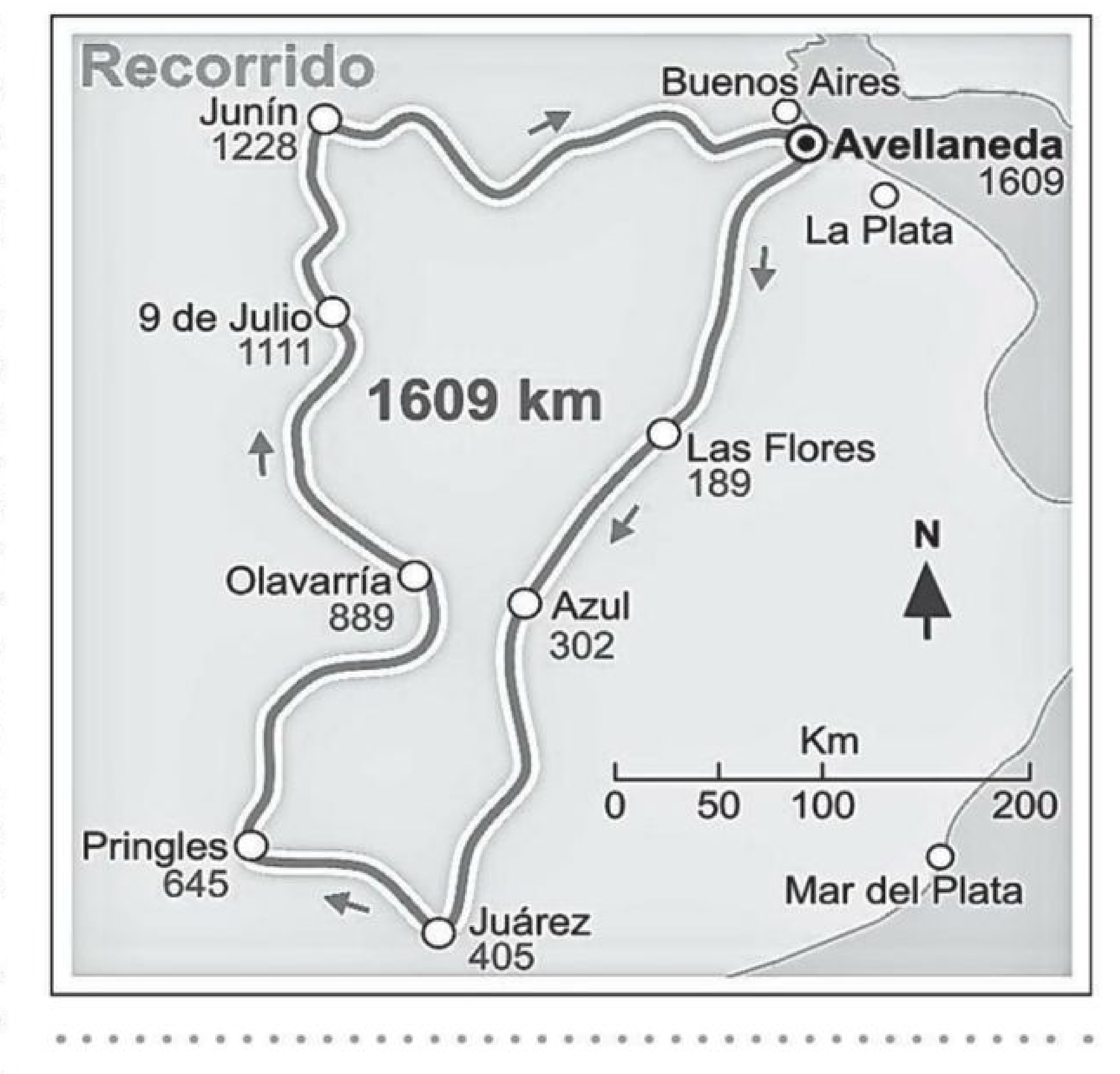

>El Chevrolet Nº 3 "Ciudad de Junín" de Marcilla y Salem en las Mil Millas Argentinas de 1951.



>El Ford Nº 13 de Luis Alberto de Dios.

Mil Millas de 1951

La última carrera del campeonato de Turismo Carretera de 1951 fue la denominada "Mil Millas Argentinas", organizada por el Avellaneda Automóvil Club. Como su nombre lo indica, tenía un recorrido de 1.609,34 kilómetros, equivalentes a mil millas, íntegramente dentro de la provincia de Buenos Aires. Comenzaba en Avellaneda y se dirigía hacia el sudoeste por la ruta 3, pasando por Las Flores, Azul y Juárez; luego giraba al norte hasta Junín, pasando por Pringles, Olavarría y Bolívar. Y desde nuestra ciudad regresaba a Avellaneda.



Hubo 119 inscriptos, entre ellos el juninense Eusebio Marcilla, con Chevrolet, acompañado por Miguel Salem.

A diferencia de las ediciones anteriores, esta vez el orden de largada sería por ranking y no por sorteo. De esa manera, al auto de Marcilla le correspondió el Nº 3.

La carrera comenzó el domingo 16 de diciembre de 1951 a la 1:15 de la mañana, con la largada del Ford Nº 1 de Juan Gálvez. A intervalos de veinte segundos fueron largando los demás. El último fue el Nº 119 de Vicente Spano, a la 1:54:20. De los 119 inscriptos, iniciaron la prueba 112 vehículos.

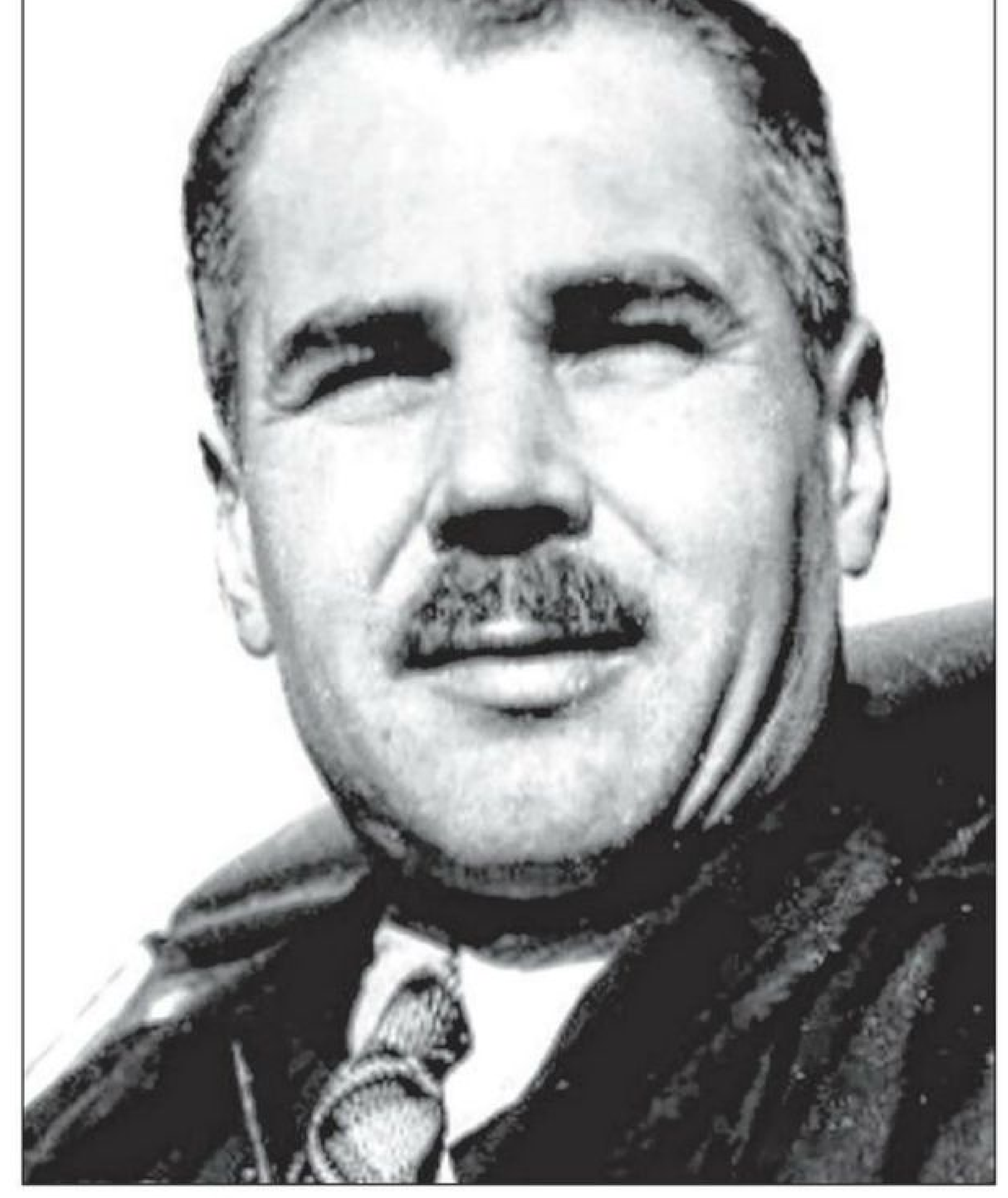
El comienzo sería accidentado. Apenas 15 minutos después de su partida, circulando por Lanús, Juan Gálvez rozó a dos espectadores, que resultaron heridos. Poco después, Horacio Herrero se quedó sin frenos y atropelló a un grupo de personas. En el kilómetro 47 de la ruta 3, cerca de Cañuelas, José Spreafico perdió el control de su auto, volcando e hiriendo a varios espectadores.

Al pasar por Las Flores, habiendo recorrido 189 kilómetros, Juan Gálvez marcó el mejor tiempo con 1 hora 8 minutos. Lo seguían Aguaviva a apenas 10 segundos, y De Dios a 2 minutos.

Cerca de Chillar, en el partido de Azul, Casto Justo Balbín volcó dando varios giros; su acompañante Ángel Andrés Scaroni salió despedido del habitáculo y falleció por el violento impacto contra el suelo.

Por Azul, en el kilómetro 302 de la carrera, Juan Gálvez se mantenía puntero pero ahora escoltado por Petrini y por su hermano Oscar Gálvez.

Otro accidente se produjo 25 kilómetros antes de Benito Juárez, cuando chocaron los autos de Tomás Mayol y Antonio Neto Vieira. El primero terminó con una costilla rota, y su acompañante José María Capuzzi con fractura de una pierna; por su parte los ocupantes del otro vehículo sólo sufrieron lesiones leves. Adolfo Miranda, que venía detrás, no pudo frenar y terminó embistiendo a los autos detenidos, saliendo ileso pero dañando considerablemente su vehículo.


>Eusebio Marcilla.

Por Juárez, cumplida la cuarta parte del recorrido, el líder seguía siendo Juan Gálvez con un tiempo de 2 horas y 28 minutos. Detrás continuaba Petrini a 3 minutos. Marcilla no figuraba entre los diez primeros.

La carrera siguió hacia Coronel Pringles, por donde Juan Gálvez mantuvo su liderazgo seguido a apenas 3 minutos por De Dios y Petrini. Por Olavarría se produjo un cambio en el primer puesto: con un tiempo de 6 horas y 16 minutos, De Dios pasó a estar 2 minutos delante de Gálvez. Tercero se ubicó Marimón. Por primera vez Marcilla se incorporó al grupo de los diez primeros, escalando a la 7ª posición a 21 minutos del líder.

Por 9 de Julio, en el kilómetro 1.111 del recorrido, el liderazgo volvió a invertirse: Juan Gálvez era nuevamente el puntero aventajando por 3 minutos a De Dios. Tercero se ubicaba Descotte y Marcilla caía un puesto hasta la 8ª posición.

El control de Junín, en el kilómetro 1.228, no registró cambios en las dos primeras posiciones, aunque sí un importante estiramiento en la ventaja de Gálvez, que ahora superaba a De Dios por más de 12 minutos. Caparrós estaba 3º y Blaquier 4º. Marcilla, obviamente ovacionado en su paso por nuestra ciudad, ya estaba 5º.

La diferencia entre Gálvez y Caparrós era de más de media hora faltando 380 kilómetros para finalizar la carrera. Pero del tercer puesto al décimo había apenas 10 minutos de diferencia. Poco después de Junín se produjo el abandono de Blaquier, lo que permitió a Marcilla escalar a la 4ª posición.

Finalmente, Juan Gálvez se llevó los laureles de las Mil Millas, con un tiempo de 12 horas y 14 minutos. Luis de Dios quedó segundo a 24 minutos, Raimundo Caparros tercero a 41 minutos y Marcilla cuarto a 44.<


>Juan Gálvez, ganador de la carrera, llegando a la meta.

Clasificación

Primeras 10 posiciones

Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	**1**	**Juan Gálvez**	**Roberto Gálvez**	Ford	**12:13'51"**	**131,6 km/h**
2	13	Luis de Dios	Agustín Maccaroni	Ford	12:38'20"	127,3 km/h
3	38	Raimundo Caparrós	Juan Gardiol		12:55'13"	124,6 km/h
4	3	Eusebio Marcilla	Miguel Salem		12:58'42"	124,0 km/h
5	9	Ernesto Blanco	Atilio Plini	Ford	13:24'01"	120,1 km/h
6	19	Pedro Iraizos	Juan Uzos		13:34'30"	118,6 km/h
7	27	Vicente Tirabasso	Fernando Tirabasso	Ford	13:36'45"	118,2 km/h
8	103	Enrique Pourciel	Félix Sule	Ford	13:45'30"	117,0 km/h
9	5	Jorge Descotte	Pedro Duhalde		13:47'33"	116,7 km/h
10	31	Rafael Larocca	Cayetano Cosimano		13:54'51"	115,7 km/h

De los 119 inscriptos, 7 no largaron y 84 abandonaron, finalizando la carrera sólo 28, de los cuales 3 no clasificaron por diferentes motivos.

16 DE JULIO DE 1914 - 14 DE MARZO 1953

EUSEBIO MARCILLA
"EL CABALLERO DEL CAMINO"

Lo recordamos a él y a sus **valores**:
El **respeto** por el otro, la competencia **leal** y la **solidaridad** por sobre cualquier otra cosa.



Gran Premio Argentino de 1949

La 11ª fecha del Campeonato de Turismo Carretera de 1949 fue el Gran Premio Argentino, oficialmente "XXIII Gran Premio de la República", disputado entre el 5 y el 27 de noviembre. Con un recorrido de más de 11.000 kilómetros, fue la prueba más extensa en la historia del automovilismo argentino, incluso casi 2.000 kilómetros más larga que la mítica Buenos Aires - Caracas del año anterior.

Fue organizada por el Automóvil Club Argentino y se desarrolló en doce etapas. Tuvo 120 inscriptos, entre ellos el juninense Eusebio Marcilla acompañado por Miguel Salem, con el Chevrolet Nº 4.

La primera etapa se corrió el sábado 5 de noviembre desde Isidro Casanova, en el sur del Gran Buenos Aires, hasta Comodoro Rivadavia. Con 1853 kilómetros, fue el tramo más largo de la competencia. Largaron 119 de los 120 inscriptos. El ganador fue Juan Gálvez con su Ford Nº 3, con un tiempo de 13 horas y 34 minutos a un promedio de 136,5 kilómetros por hora. Segundo se ubicó Marcilla a 28 minutos, y tercero Fangio un minuto detrás del juninense. Se registraron 35 abandonos, quedando sólo 84 autos en carrera.

El domingo 6 y el lunes 7 fueron días de descanso. El martes 8 se largó la segunda etapa: 969 kilómetros entre Comodoro Rivadavia y Río Gallegos. El tramo fue ganado por Fangio, con Chevrolet, con un tiempo de 7 horas y 58 minutos, a un promedio de 121,7 kilómetros por hora. Detrás se ubicaron los Ford de Juan Gálvez y Daniel Musso.

Tras un día de descanso, el jueves 10 se largó la tercera etapa de la carrera, desde Río Gallegos hasta Río Mayo. Este tramo de 963 kilómetros lo ganó Juan Gálvez en 8 horas y 33 minutos a 112,6 kilómetros por hora. Segundo se ubicó Fangio y tercero Marcilla.

El viernes 11 no hubo actividad, y el sábado 12 se largó la cuarta etapa entre Río Mayo y Bariloche, de 729 kilómetros. El ganador fue Juan Gálvez en 7 horas y 26 minutos a un promedio de 98 kilómetros por hora. Segundo quedó Fangio y tercero Marcilla. Los tres corredores se consolidaron, a su vez, en las mismas posiciones de la general.

El domingo 13 se disputó la quinta etapa, la más corta de la competencia con 429 kilómetros entre Bariloche y Zapala. Nuevamente Juan Gálvez sería el ganador con un tiempo de 5 horas y 8 minutos a 83,6 kilómetros por hora. Segundo se ubicó su hermano Oscar y tercero Fangio.

El lunes 14 fue de descanso, largándose la sexta etapa el martes 15. Fueron 959 kilómetros entre Zapala y Mendoza. Los hermanos Gálvez volvieron a quedarse con los primeros puestos; esta vez primero Oscar con 8 horas y 46 minutos a 109,3 kilómetros por hora, y segundo su hermano Juan a apenas 39 segundos. Tercero se ubicó Marcilla y cuarto Fangio.

Habiéndose cumplido la mitad de la prueba, la general era liderada por Juan Gálvez con 51 horas y 27 minutos a 114,7 kilómetros por hora, seguido por Fangio a 55 minutos y Marcilla a una hora y 18 minutos.

Los corredores descansaron el miércoles 16, para largar el jueves 17 la séptima etapa: 965 kilómetros entre Mendoza y La Rioja. Fue un gran duelo entre Fangio y Juan Gálvez, que terminaría ganando el primero por apenas 14 segundos. El chueco de Balcarce hizo un tiempo de 10 horas y 8 minutos a 95,2 kilómetros por hora.

El viernes 18 fue día de descanso. El sábado 19 se corrió la octava etapa entre La Rioja y Jujuy, con 861 kilómetros. Juan Gálvez fue el ganador con 10 horas y 55 minutos a 78,9 kilómetros por hora, quedando Fangio en segundo lugar. Marcilla, que se había afirmado en el tercer puesto de la general, tuvo que abandonar la competencia. Para ese momento, ya habían abandonado 87 vehículos, quedando sólo 32 en carrera.

Tras el descanso del domingo 20, el lunes 21 se retomó la carrera con la novena etapa entre Jujuy y Resistencia, de 871 kilómetros. Fangio ganó el tramo con 8 horas y 21 minutos a 104,4 kilómetros por hora, seguido por Juan Gálvez y Juan Marchini.



>Eusebio Marcilla recorriendo con su Chevrolet Nº 4 "Ciudad de Junín" un polvoriento camino en la provincia de Mendoza.



>La tapa de la revista Coche a la Vista de octubre de 1949 mostraba a los principales corredores de la época, y candidatos a ganar el Gran Premio Argentino. Entre ellos, abajo a la derecha, Eusebio Marcilla.

Clasificación

Primeras 10 posiciones

Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	3	Juan Gálvez	Roberto Gálvez	Ford	104:25'58"	105,6 km/h
2	2	Juan Manuel Fangio	Antonio Elizalde	Chevrolet	106:20'04"	103,7 km/h
3	1	Oscar Gálvez	Alejandro Navarro	Ford	111:02'32"	99,3 km/h
4	40	Guido Maineri	Esteban Giovanini	Ford	114:07'42"	96,6 km/h
5	57	Jorge Descotte	Pedro Duhalde	Chevrolet	114:32'34"	96,3 km/h
6	25	Lorenzo Varoli	Jorge Varoli	Ford	115:14'13"	95,7 km/h
7	10	Víctor García	Hilario Martínez	Ford	115:23'48"	95,6 km/h
8	56	Manuel Cubillos	Lorenzo Cubillos	Ford	115:25'12"	95,5 km/h
9	37	Narciso Marchini	Hernando Gallo	Ford	118:01'13"	93,5 km/h
10	21	Manuel Cobas	Andrés Angera	Ford	119:40'33"	92,2 km/h

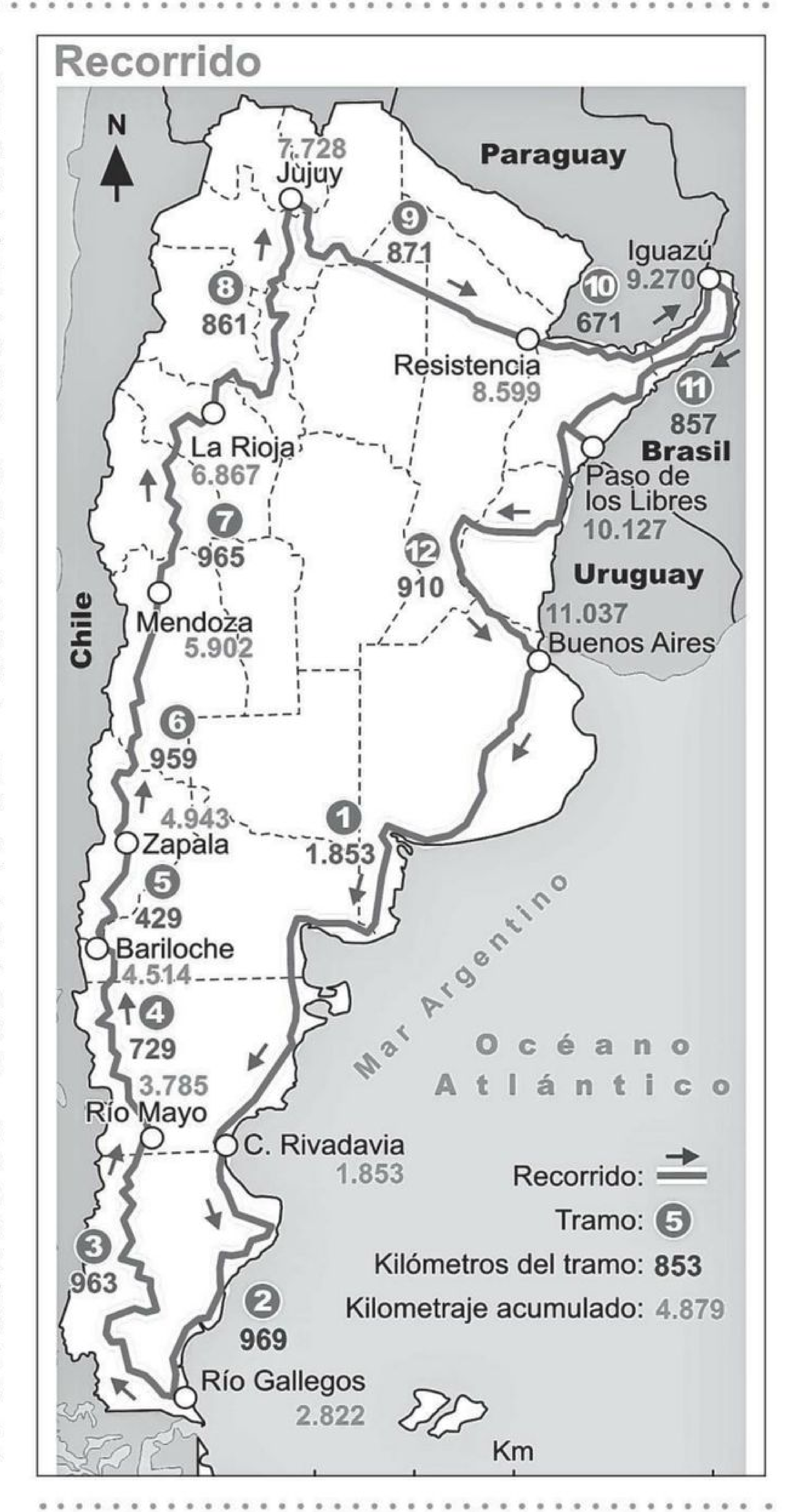
De los 120 inscriptos, uno no largó y 97 abandonaron, finalizando la carrera sólo 22.

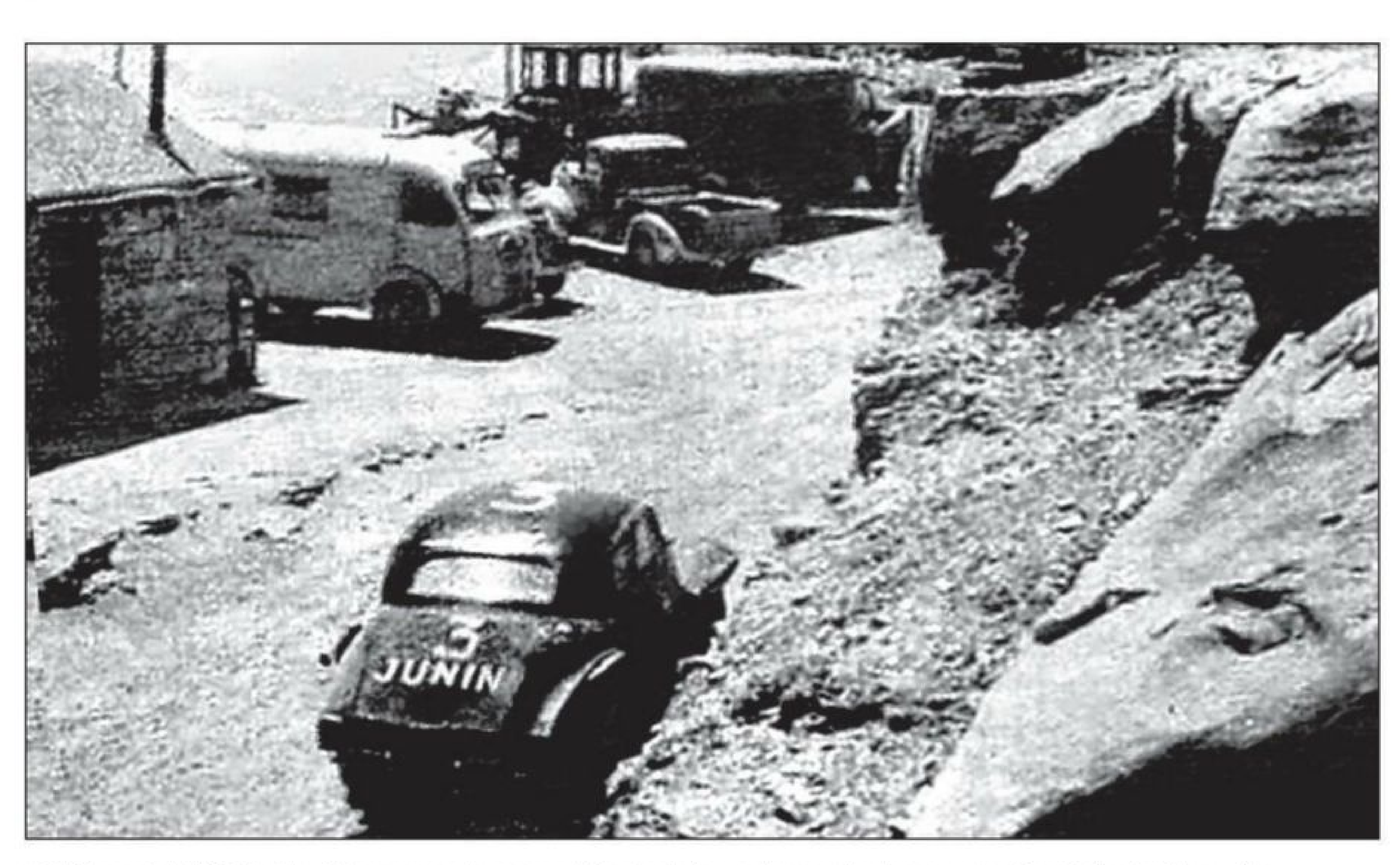
El martes 22 no hubo actividad. El miércoles 23 se largó la décima etapa de 671 kilómetros entre Resistencia e Iguazú. Oscar Gálvez ganó el tramo con 6 horas y 26 minutos a 104,3 kilómetros por hora, consolidándose en el tercer puesto de la general. Segundo entró su hermano Juan y tercero Fangio, que ocupaban el primer y segundo puesto en la general.

La undécima etapa se corrió el viernes 25, luego de un día de descanso, con 857 kilómetros entre Iguazú y Paso de los Libres. La ganó Manuel Cubillos, con Ford, con un tiempo de 9 horas y 41 minutos a 88,5 kilómetros por hora. Lo siguieron Juan Gálvez, Fangio y Oscar Gálvez.

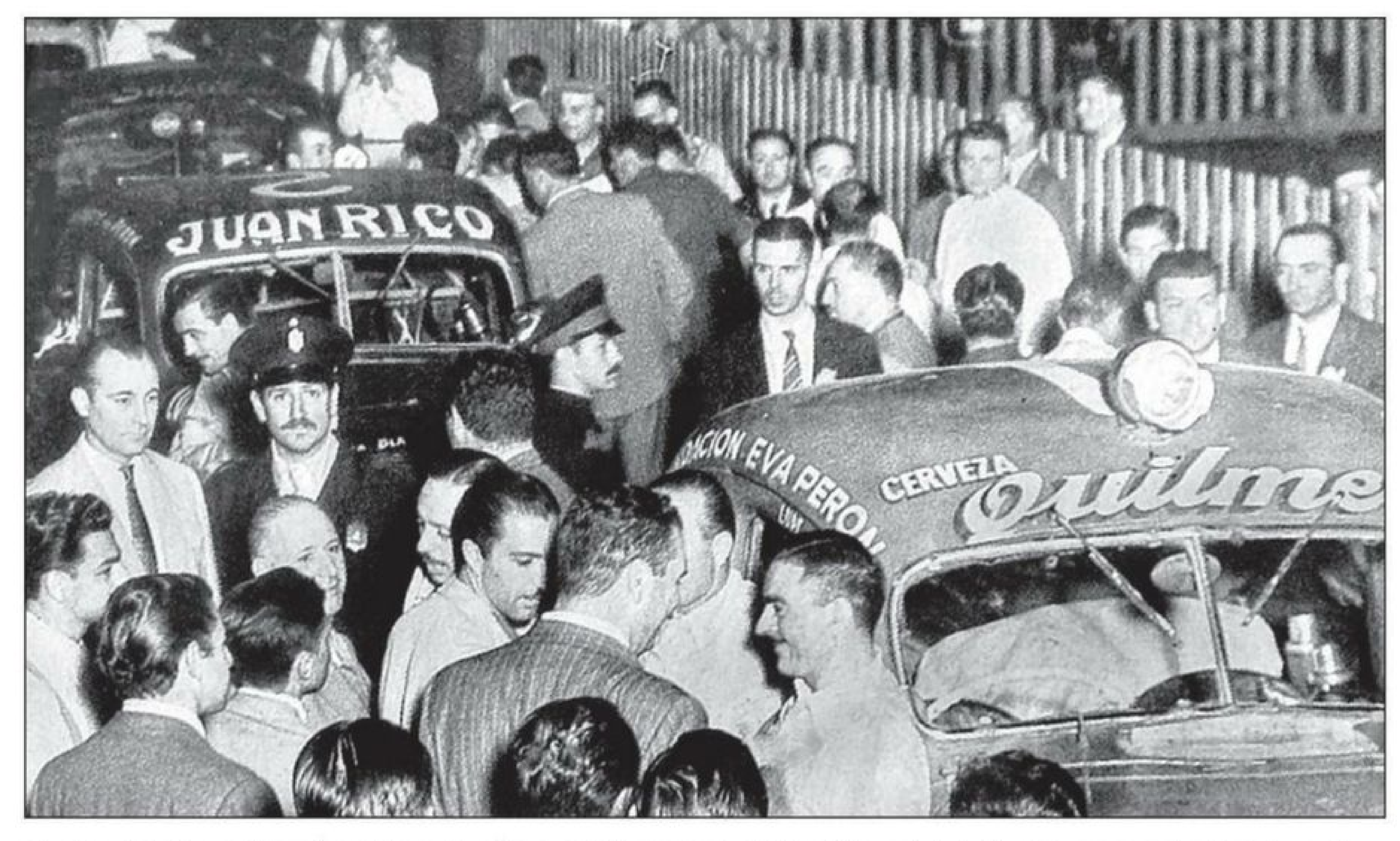
La última etapa se corrió el domingo 27 entre Paso de los Libres e Ingeniero Maschwitz, en el norte del Gran Buenos Aires. Fueron 910 kilómetros y resultó ganador Oscar Gálvez con 6 horas y 35 minutos, a 138,3 kilómetros por hora. Lo siguieron su hermano Juan y Fangio. Sólo 22 de los 120 inscriptos lograron terminar la competencia.

El ganador del Gran Premio Argentino fue Juan Gálvez con 104 horas y 36 minutos, a un promedio de 105,5 kilómetros por hora. Segundo fue Juan Manuel Fangio a una hora y 34 minutos. Tercero se ubicó Oscar Gálvez, cuarto Maineri y quinto Descotte. El último en llegar fue Hugo de Simone, que arribó a Maschwitz 43 horas después del ganador.<






>El Chevrolet Nº 3 de Marcilla esperando para subir a la balsa en la cuarta etapa, entre San Rafael y Neuquén.



>Los Ford de Oscar Gálvez (en primer plano) y Juan Gálvez, y más atrás el Chevrolet de Marcilla, poco antes de la largada.

Gran Premio Argentino de 1950

La 13ª fecha del Campeonato de Turismo Carretera de 1950 fue el Gran Premio Argentino, oficialmente "Gran Premio Argentino de Carretera Libertador General San Martín", disputado entre el 1 y el 10 de diciembre. Tuvo un recorrido de 5780 kilómetros divididos en cinco etapas.

Fue organizado por el Automóvil Club Argentino y tuvo 152 inscriptos, entre ellos el juninense Eusebio Marcilla acompañado por Miguel D'Alio, con el Chevrolet Nº 3. Se inscribieron 89 Ford, 55 Chevrolet, 3 Plymouth, 2 Nash, un Dodge, un De Soto y un Mercury.

La primera etapa se corrió el viernes 1 de diciembre, con largada en Don Torcuato, partido de Tigre, y llegada en Resistencia, Chaco. El recorrido pasaba por Córdoba y con sus 1687 kilómetros era la etapa más larga de la competencia.

El primero en partir fue Oscar Gálvez, con su Ford Nº 1. Lo siguió su hermano Juan, con la misma marca. Tercero largó Marcilla. Doce vehículos no partieron, por lo que fueron 140 los que iniciaron la carrera.

Por el control de Arrecifes, a 153 kilómetros de la partida, el mejor tiempo lo marcaron Bojanich y Ciani, ambos con una hora y 3 minutos a un promedio de 145 kilómetros por hora. Tercero quedó Gulle, cuarto Juan Gálvez y quinto su hermano Oscar. Marcilla estaba 9º a dos minutos y medio del líder.

Para ese entonces ya habían abandonado doce corredores, entre ellos Domingo Marimón, el ganador de la mítica "Buenos Aires-Caracas" de 1948, quedando 128 en competencia.

La primera etapa fue ganada finalmente por Juan Gálvez, con una ventaja de 20 minutos sobre el segundo que fue Jorge Descotte.



Clasificación — Primeras 10 posiciones

Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	**2**	**Juan Gálvez**	**Roberto Gálvez**	Ford	**47:26'45"**	**121,8** km/h
2	11	Jorge Descotte	Pedro Duhalde	Chevrolet	48:01'25"	120,4 km/h
3	1	Oscar Gálvez	Federico Herrero	Ford	48:40'52"	118,7 km/h
4	6	Víctor García	Hilario Martínez	Ford	49:14'20"	117,4 km/h
5	4	Daniel Musso	Raúl Vasena	Ford	49:50'38"	116,0 km/h
6	21	Guido Maineri	Carlos Albanessi	Ford	50:49'06"	113,7 km/h
7	16	Ernesto Petrini	Juan Gonela	Ford	51:53'35"	111,4 km/h
8	24	Luis Parnisari	Alfredo Peirano	Ford	54:51'08"	105,4 km/h
9	23	Félix Peduzzi	Eduardo Del Molino	Chevrolet	55:35'53"	104,0 km/h
10	96	Ángel De Rosa	Ángel Antenone	Chevrolet	55:40'47"	103,8 km/h

De los 152 inscriptos, 12 no largaron y 107 abandonaron, finalizando la carrera sólo 33.

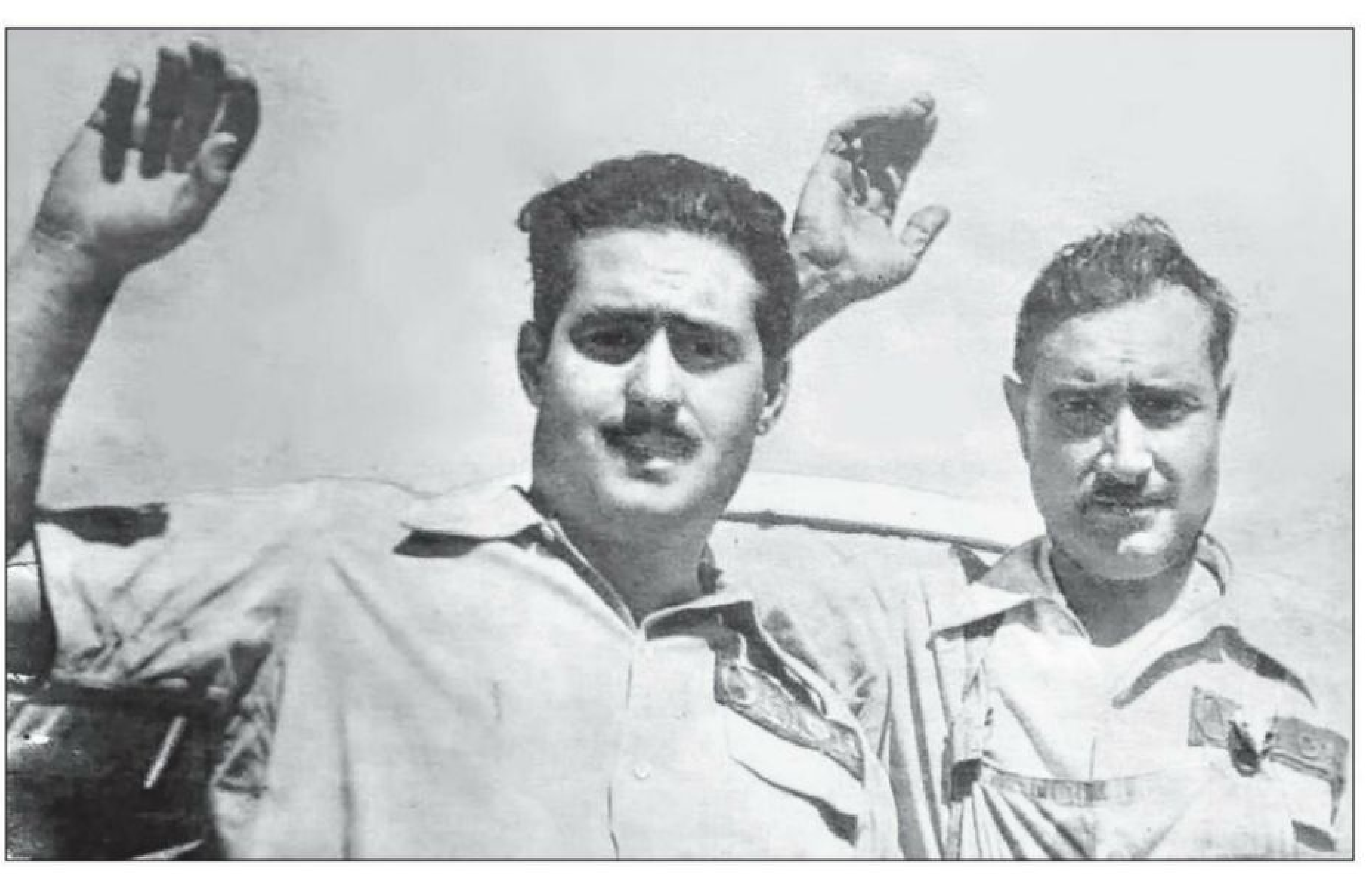
La segunda etapa se corrió entre Resistencia y Catamarca; la tercera llegó hasta San Rafael pasando por Mendoza y la cuarta, de 902 kilómetros, alcanzó a la ciudad de Neuquén. Juan Gálvez, con su Ford Nº 2, se mantenía como líder escoltado por Descotte, pero estirando la diferencia entre ambos. Los seguían Oscar Gálvez, Víctor García, Daniel Musso, Eusebio Marcilla, Guido Maineri y Ernesto Petrini. Los abandonos se habían multiplicado, llegando a Neuquén sólo un tercio de los corredores que habían partido diez días antes.

La quinta y última etapa se corrió el domingo 10 de diciembre entre Neuquén y Ezeiza. En este tramo los abandonos continuaron, entre ellos el de Eusebio Marcilla. Apenas 33 vehículos lograron completar los 5780 kilómetros del Gran Premio Argentino: menos de uno de cada 4 que habían largado.

El primero en llegar a Ezeiza fue Oscar Gálvez. No obstante, por tiempo, el ganador de la etapa fue Musso con 9 horas y 21 minutos, a un promedio de 135 kilómetros por hora. Oscar quedó segundo a un minuto, y por primera vez desde 1939 no ganaba ninguna etapa de un Gran Premio Argentino. Juan Gálvez, que venía liderando la general con amplia ventaja, cuidó el auto y quedó octavo a media hora del ganador de la etapa, logrando ganar la carrera con un tiempo total de 47 horas y 27 minutos, a un promedio de 122 kilómetros por hora.

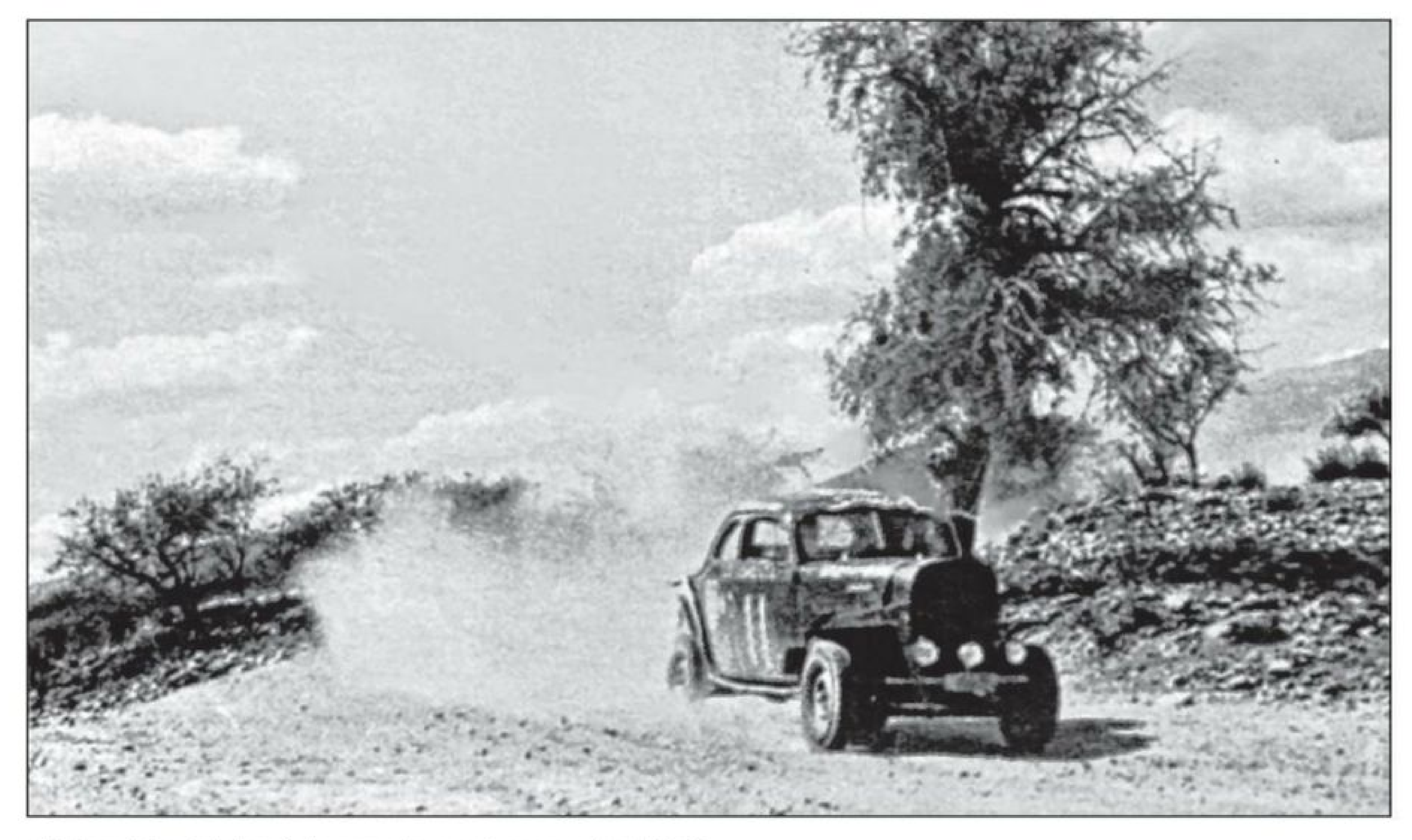
Jorge Descotte quedó segundo a 35 minutos; Oscar Gálvez se ubicó tercero, Víctor García cuarto y Daniel Musso quinto. El último en llegar a la meta fue Humberto Gianizotto con el Ford Nº 145, registrando un tiempo de 79 horas y 32 minutos, es decir, 32 horas más que el ganador.<


>Eusebio Marcilla y su acompañante Miguel D'Alio.


>Jorge Descotte logró un destacado segundo puesto en el Gran Premio Argentino.




>Juan Gálvez, ganador del Gran Premio con su Ford Nº 2.


>Daimo Bojanich logró el segundo puesto con su Ford Nº 11.

Gran Premio Argentino de 1951

La 77º carrera del turismo carretera fue la fecha 14º del campeonato de 1951, desarrollada entre el 20 de octubre y el 4 de noviembre de ese año. Fue organizada por el Automóvil Club Argentino y denominada oficialmente "XXX Gran Premio Argentino de Carretera - Reelección", en alusión a la postulación del presidente Juan Domingo Perón para un segundo mandato en las elecciones que se desarrollarían el 11 de noviembre.

La competencia tuvo 214 inscriptos: todo un récord. Entre ellos se encontraba el juninense Eusebio Marcilla, con el Chevrolet Nº 3, acompañado por Miguel D'Alio. El recorrido de 8.458 kilómetros originalmente atravesaba 18 provincias y estaba dividido en 10 etapas. Pero debido a la lluvia, el tramo por Corrientes, Misiones y Entre Ríos terminó siendo reemplazado por un viaje directo desde Formosa hasta Santa Fe, quedando reducida la carrera a nueve etapas.

La largada se realizó en Buenos Aires a las 0:00 horas del sábado 20 de octubre, con la partida del Ford Nº 1 de Oscar Gálvez. Cada 10 segundos fueron saliendo todos los demás. Hubo 15 pilotos que no largaron, por lo que la competencia se inició con 199 vehículos.

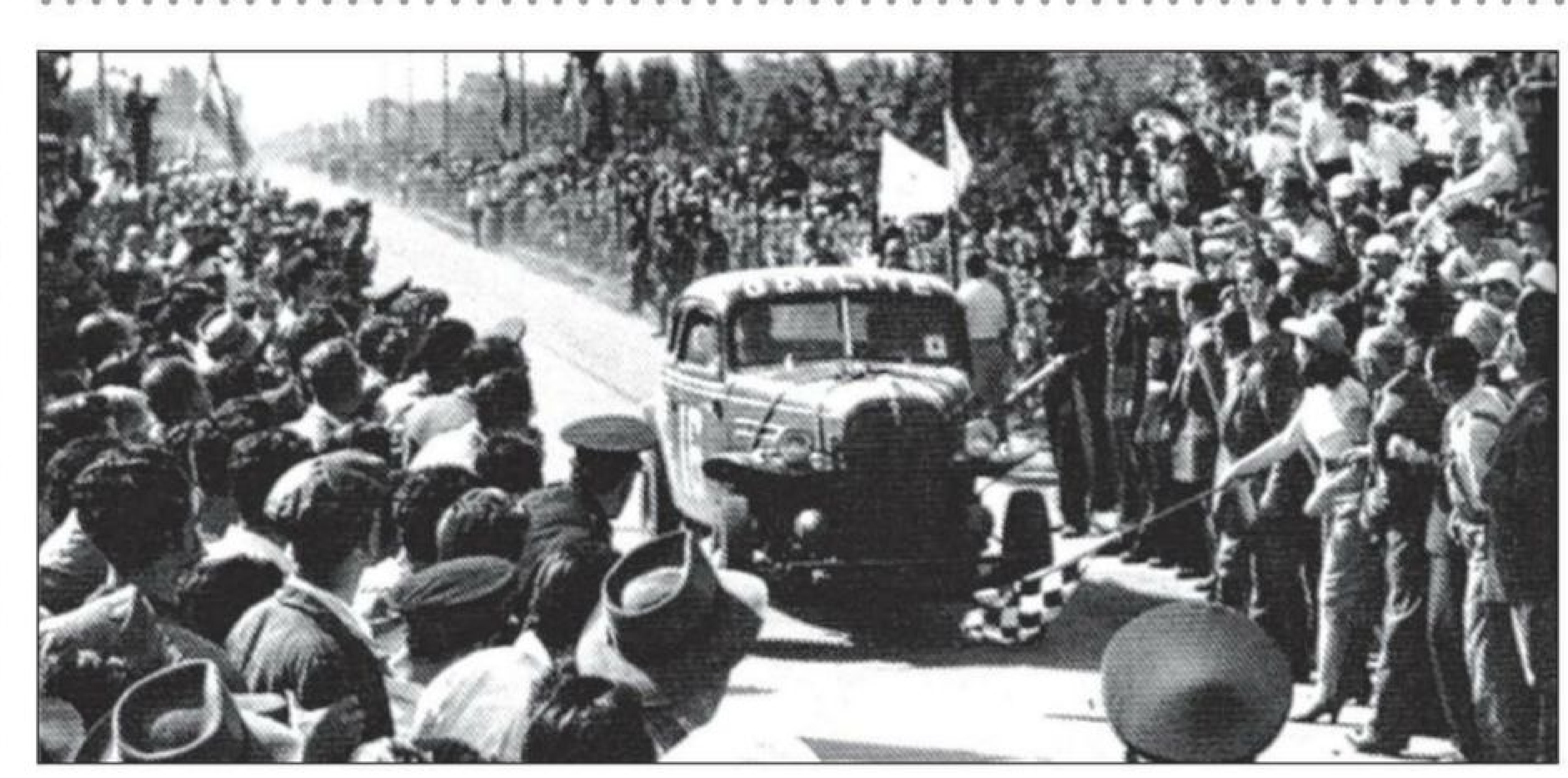
Por Samborombón Oscar Gálvez lideraba a un promedio de 144 kilómetros por hora. En 2 horas y 33 minutos estaba en Mar del Plata, seguido por Bojanich, Descotte y Ciani, al tiempo que Marcilla abandonaba la carrera.

Cerca de Punta Alta, Oscar Gálvez equivocó el camino perdiendo casi 40 minutos. Por su parte, Descotte tuvo un inconveniente mecánico y perdió más de una hora. Estas situaciones fueron aprovechadas por los demás corredores, en particular por Juan Gálvez que pasó a liderar la carrera. En el control de Bahía Blanca marcó 6 horas y 9 minutos a un promedio de 143 kilómetros por hora.

Clasificación — Primeras 10 posiciones

Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	**2**	**Juan Gálvez**	**Roberto Gálvez**	Ford	**75:48'55"**	**111,6 km/h**
2	11	Daimo Bojanich	Santiago Bojanich	Ford	77:16'28"	109,4 km/h
3	5	Daniel Musso	Alejandro Navarro	Ford	78:00'36"	108,4 km/h
4	19	Narciso Marchini	Hernando Gallo	Ford	78:43'16"	107,4 km/h
5	106	Arnaldo De Tomás	Alberto Moroni	Ford	82:02'40"	103,1 km/h
6	16	Tadeo Taddía	Armando Martín	Chevrolet	83:05'41"	101,8 km/h
7	61	Rolando Castelli	Oscar Cierna	Ford	84:21'21"	100,3 km/h
8	1	Oscar Gálvez	Eduardo Martins	Ford	85:13'06"	99,2 km/h
9	142	Ángel De Rosa	Ángel Antenbone	Chevrolet	87:14'41"	96,9 km/h
10	46	Rafael Larocca	Cayetano Cosimano	Chevrolet	87:32'25"	96,6 km/h

De los 214 inscriptos, 15 no largaron y 160 abandonaron, finalizando la carrera sólo 39 de los cuales 2 fueron descalificados por llegar fuera de hora.


>Taddía, con el Chevrolet Nº 16, logró el 6º puesto

Recorrido

Orán 4.808 · Jujuy · Salta · Tucumán 4.067 · Santiago 5.480 · Formosa 6.374 · Resistencia · Catamarca · La Rioja · San Juan 2.215 · Córdoba 3.180 · Santa Fe 7.237 · Mendoza · Río Cuarto · San Luis · Buenos Aires 8.458 · Santa Rosa 1.297 · Bahía Blanca · Mar del Plata · Etapas: 1 1297 · 2 918 · 3 965 · 4 887 · 5 741 · 6 672 · 7 894 · 8 863 · 9 1221 · Km 0 200 500

Hasta Tornquist el recorrido era pavimentado; luego continuaba por caminos de tierra. En Pigüé volcó Delia Borges, la única mujer que intervino en la competencia. Rompió el radiador, pero tras repararlo continuó en carrera.

La primera etapa, de 1297 kilómetros, fue ganada por Juan Gálvez con 9 horas y 42 minutos a un promedio de 133 kilómetros por hora. Segundo se ubicó Bojanich a 3 minutos; tercero Petrini, cuarto Peduzzi y quinto Ciani. Hubo 44 abandonos, llegando 155 corredores a Santa Rosa.

La segunda etapa, entre Santa Rosa y San Juan, se largó el lunes 22 a las 6:00 hs. Los vehículos partieron por orden de llegada a Santa Rosa en la etapa anterior, por lo que Juan Gálvez fue el primero. Los demás lo siguieron a intervalos de 30 segundos. Bojanich comenzó a liderar, pero en San Luis perdió la ruta y se retrasó. Ciani llegó a Mendoza en 5 horas y 34 minutos. Juan Gálvez lo seguía a 4 minutos y tercero se ubicaba Peduzzi. Ciani llegó a San Juan a las 14:04, empleando 6 horas y 48 minutos para recorrer los 918 kilómetros. Juan Gálvez quedó segundo, pero se mantuvo como líder de la general.

La tercera etapa se desarrolló entre San Juan y Córdoba, con una extensión de 974 kilómetros. Fue una de las más emocionantes, tanto por la velocidad en montaña como por los importantes cambios en las primeras posiciones. Juan Gálvez se consolidó como líder de la general con un tiempo de 26 horas y 8 minutos. Segundo se ubicaba Ciani a 34 minutos; luego Peduzzi y Oscal Gálvez.

La cuarta etapa fue el tramo de 887 kilómetros entre Córdoba y San Miguel de Tucumán. En este trayecto se desarrolló un duelo épico entre Juan Gálvez y Pablo Gulle, pero un desperfecto mecánico en el auto de este último hizo que quedara relegado, dando vía libre a otra victoria de Gálvez.

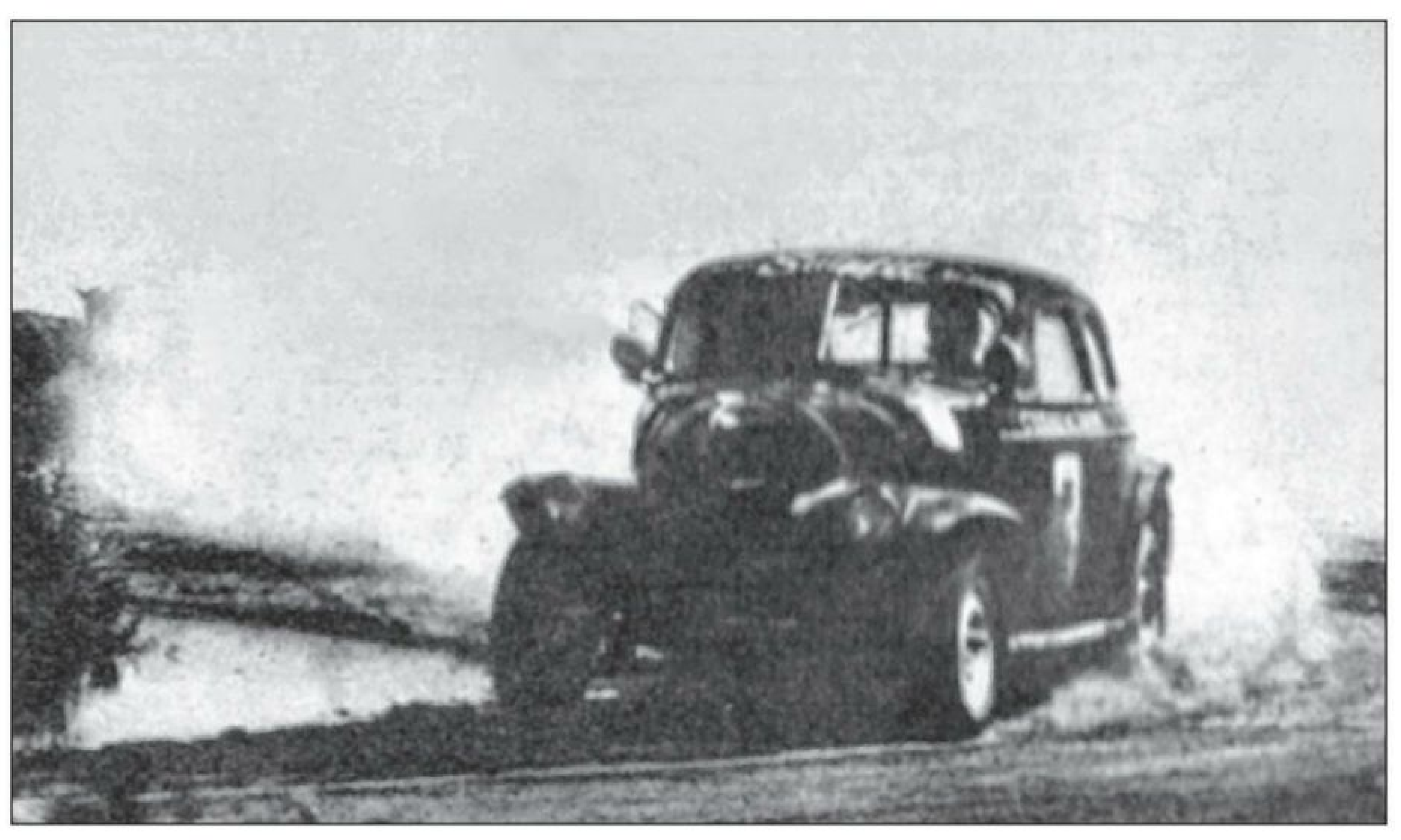
Entre Tucumán y San Ramón de la Nueva Orán, en el norte de Salta, se disputó la quinta etapa, de 741 kilómetros. Nuevamente el liderazgo del tramo fue disputado entre Juan Gálvez y Pablo Gulle. Pero esta vez el triunfo sería para el mendocino, que hizo un tiempo dos minutos menor que el de Juan. No obstante, en la general Gálvez ya tenía una ventaja de casi una hora sobre Ciani. Sólo 70 autos llegaron a Orán.

El Automóvil Club Argentino denominó "Juan Manuel Fangio" a la sexta etapa, que con 672 kilómetros entre Orán y Santiago del Estero, era la más corta de la carrera. La lluvia hizo que buena parte del trayecto de tierra se transformara en un mar de barro, agregando un condimento a la carrera. Bojanich se quedó con el tramo, escalando del 6º al 3º puesto en la general. Gálvez, que quedó tercero en esta etapa, estiraba su ventaja sobre Ciani a más de una hora y media.

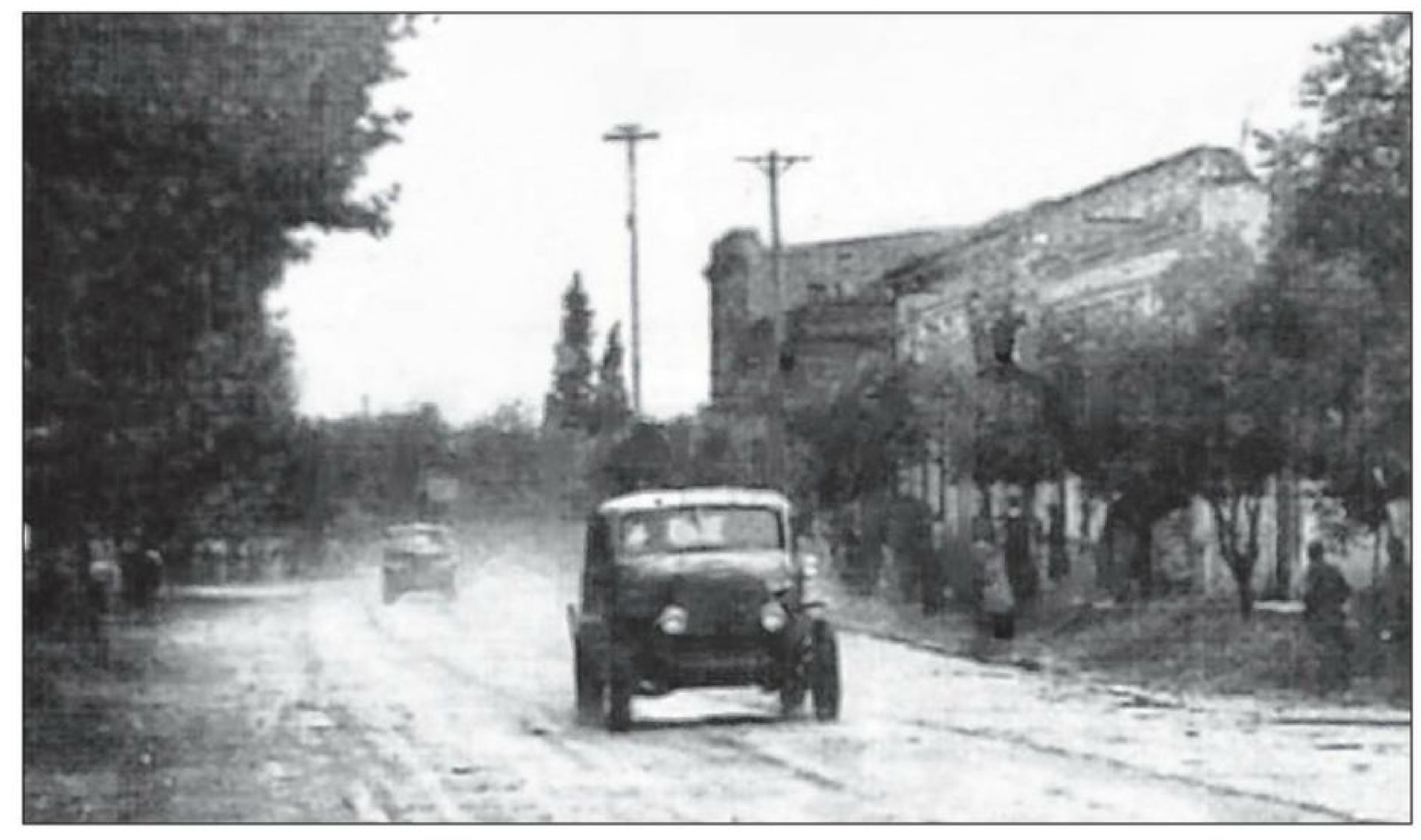
La séptima etapa, con 894 kilómetros entre Santiago del Estero y Formosa, fue un infierno de barro. Bojanich, utilizando neumáticos pantaneros de un jeep, consiguió ganar el tramo con más de 20 minutos de ventaja sobre Oscar y Juan Gálvez. Ante el escaso número de participantes que llegó a Formosa antes del cierre del control, las autoridades resolvieron otorgar 24 horas más. Así fue como lograron llegar 52 vehículos.

Entre Formosa y Santa Fe se corrió la octava etapa, de 863 kilómetros. Fue ganada por Oscar Gálvez en 6 horas y 57 minutos a un promedio de 124 kilómetros por hora.

La novena y última etapa se desarrolló entre Santa Fe e Ing. Maschwitz, en el norte del Gran Buenos Aires. Fue ganada por Peduzzi al increíble promedio de 146,2 kilómetros por hora, en duelo con Oscar Gálvez. Por su parte, Bojanich y Juan Gálvez regularon la marcha, ya consolidados en sus posiciones de la general. Juan sería el ganador del Gran Premio, con un tiempo de 75 horas y 49 minutos, a un promedio de 111,6 kilómetros por hora. Sólo 39 vehículos lograron completar la prueba, de los cuales 2 fueron descalificados por quedar fuera de hora.<




>El Chevrolet Nº 3 de Marcilla en la tercera etapa, cerca de Rufino.


>El Chevrolet Nº 7 de Gullé seguido de cerca por Marcilla en la primera etapa.

Gran Premio Argentino de 1952

El Automóvil Club Argentino organizó en noviembre de 1952 el Gran Premio Argentino de Carretera "Trofeo Eva Perón". Fue la 23ª carrera de TC de ese año, y la 103ª en la historia de la categoría. Se corrió durante toda una semana, desde el domingo 16 hasta el domingo 23 de noviembre.

La carrera totalizaba 4.107 kilómetros y estaba dividida en tres etapas. La primera, de 1.749 kilómetros, iba desde la ciudad de Buenos Aires hasta Mendoza, pasando por Bahía Blanca, Santa Rosa y San Luis; la segunda, de 744 kilómetros, iba desde Mendoza hasta Catamarca pasando por San Juan y La Rioja; y la tercera, de 1.614 kilómetros, era el regreso desde Catamarca a Buenos Aires pasando por Córdoba, Río Cuarto y Junín.

Hubo 111 inscriptos: 75 Ford, 35 Chevrolet y un Mercury. Entre ellos se encontraba el juninense Eusebio Marcilla con su acompañante Miguel Salem, con el Chevrolet Master Nº 3 "Ciudad de Junín".

El Nº 1 fue para Juan Gálvez y el Nº 2 para su hermano Oscar, ambos con Ford. Otros tradicionales animadores del TC que estuvieron en los primeros lugares de la partida fueron, con Chevrolet: Jorge Descotte (Nº 4), Marcos Ciani (Nº 5), Pablo Gullé (Nº 7) y Domingo Marimon (Nº 10); y con Ford: Daimo Bojanich (Nº 8), Rosendo Hernández (Nº 12), Ernesto Petrini (Nº 13), Ernesto Blanco (Nº 14), Juan Marchini (Nº 15) y Jorge Orduna (Nº 16).

La largada comenzó el domingo 16 a las 0:00 horas desde el Autódromo de la ciudad de Buenos Aires. Los vehículos partían a intervalos de 10 segundos y salían directamente a la ruta. Nueve participantes no largaron, por lo que la carrera se inició con 91 vehículos.

Oscar Gálvez lideraba la carrera, pero llegando al control de Cañuelas atropelló un perro de gran tamaño, hecho que le provocó la rotura de su radiador y graves daños al tren delantero, por lo que tuvo que abandonar.

El control ubicado en la localidad de Azul registró en primer lugar al Nº 17 de Devoto con 1:50'30". Segundo quedó Petrini y tercero Gullé. Marcilla se ubicaba 20º con un tiempo de 1:58'10".

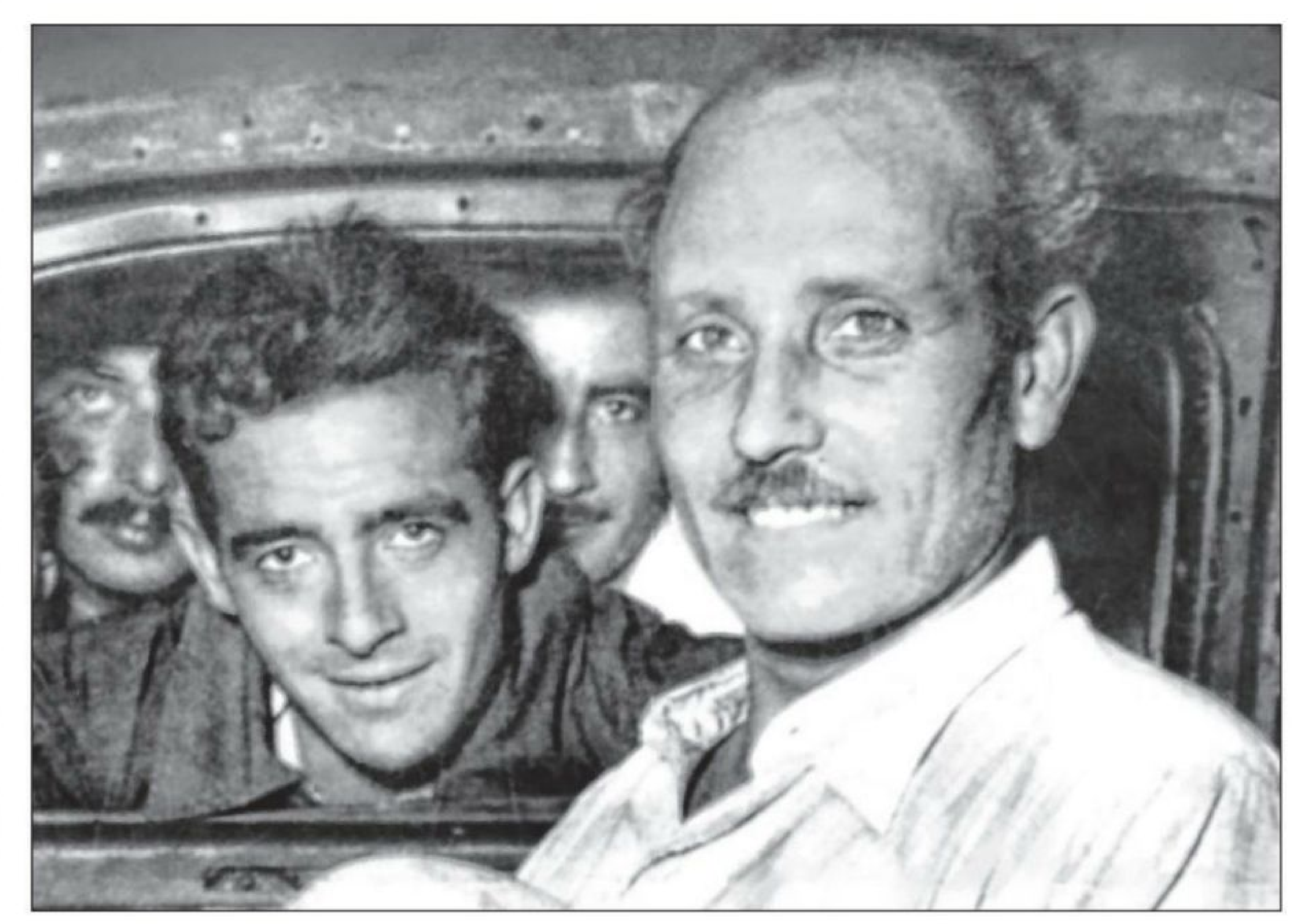
Al llegar a la neutralización de una hora en Bahía Blanca, Petrini quedó primero con 4:15'56" y Devoto segundo con 4:16'41". Los seguían Ciani, Gullé, Aguaviva, Orduna, Hernández, Caparrós y Juan Gálvez. Marcilla, escalando posiciones, estaba 14º a 16 minutos del líder.

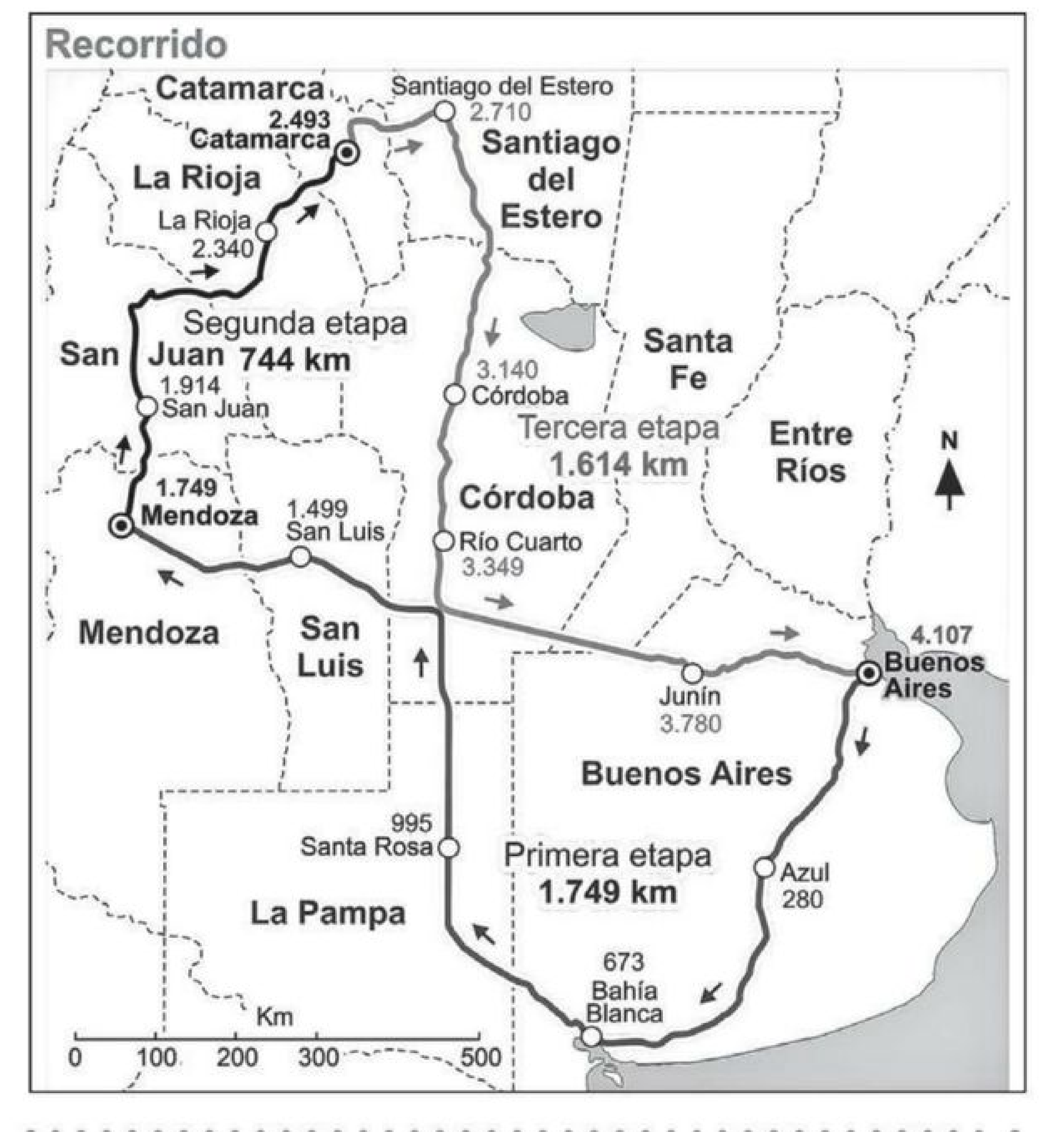
Por Santa Rosa, habiendo cumplido casi el 25% del recorrido, Petrini continuaba primero seguido por Devoto, y Marcilla ya estaba 10º a 12 minutos.

Tras doce horas de agotadora carrera, los primeros competidores comenzaron a llegar a Mendoza, final de la primera etapa. Petrini mantuvo el liderazgo con un tiempo de 12:15'51" y un promedio de 143 kilómetros por hora. Segundo se ubicó Hernández a 5 minutos. Marcilla, que continuaba en ascenso, quedó 9º. Se registraron 45 abandonos en la primera etapa, quedando 57 vehículos en carrera.

Clasificación — **Primeras 10 posiciones**

Pos.	Nro	Piloto	Acompañante	Marca	Tiempo	Promedio
1	**12**	**Hernández Rosendo**	**Vega Rubén**	Ford	**33:20'01"**	**123,2 km/h**
2	1	Gálvez Juan	Perna Juan Carlos	Ford	33:20'32"	123,2 km/h
3	23	Caparrós Raimundo	Momo Gerardo	Chevrolet	33:26'38"	122,8 km/h
4	3	Marcilla Eusebio	Salem Miguel	Chevrolet	33:29'44"	122,6 km/h
5	22	Logulo Alberto	Vidosa Armando	Ford	34:27'17"	119,2 km/h
6	15	Marchini Juan	Gallo Hernando	Ford	35:28'40"	115,8 km/h
7	27	Tirabasso Vicente	Darder Riera Voltaire	Ford	35:53'24"	114,4 km/h
8	28	Cubillos Manuel	Herrera Fernando	Ford	36:36'29"	112,2 km/h
9	26	Aguaviva Agustín	Sala Teodoro	Ford	36:49'42"	111,5 km/h
10	40	Mazzoni Francisco	Baldini Oberdan	Ford	36:56'50"	111,2 km/h


>Rosendo Hernández (derecha) y su acompañante Rubén Vega en el Ford Nº 12 tras ganar la carrera. El auto se lo había proporcionado la Gobernación de San Luis casi a último momento, por problemas con la cupé que el puntano había usado anteriormente.



La segunda etapa, con una extensión de 744 kilómetros, se desarrolló entre Mendoza y San Fernando del Valle de Catamarca. El recorrido, que pasaba por San Juan y La Rioja, era menos de la mitad que el de la primera etapa, pero mucho más trabado, con caminos de ripio entre las montañas. Marcilla continuó escalando posiciones y llegó a colocarse al frente, alternándose con Caparrós, también con Chevrolet. Pero las diferencias eran escasas, y las sucesivas roturas de neumáticos provocaban grandes variaciones en el orden de los competidores.

La tercera y última etapa, entre Catamarca y Buenos Aires, era más parecida a la primera, tanto por su longitud como por las características de los caminos. No obstante, los autos y los corredores que quedaban ya habían sido sometidos a un esfuerzo enorme.

Hernández tomó el liderazgo, pero Caparrós, Gálvez y Marcilla venían pisándole los talones. La carrera finalizaba en el mismo lugar de la largada: el autódromo de Buenos Aires. Pero esta vez los autos debían realizar dos giros completos a uno de los circuitos, para encontrarse con la bandera a cuadros. Debido a las diferencias en los tiempos de carrera de cada competidor, Hernández sabía que, para ganar, debía ingresar al autódromo 48 segundos antes que Gálvez. Y también sabía que una de las claves para el triunfo era contar con información sobre la ubicación y los tiempos de los demás competidores, para poder regular la marcha en la última etapa y evitar arriesgar en exceso al vehículo. Para lograrlo, instaló un receptor radiofónico en su Ford, con una gran antena cromada delante del parabrisas. Era toda una complicación si se tiene en cuenta que en aquella época las radios eran aparatos enormes y pesados dado que aún funcionaban con válvulas termoiónicas. Los transistores estaban en etapa experimental y recién permitirían la producción de receptores de radio para automóviles en 1955. Lo cierto es que la innovación tecnológica le funcionó muy bien a Hernández: ganó la competencia con un tiempo de 33:20'01" a un promedio de 123,2 kilómetros por hora. Gálvez registró 33:20'32", es decir, 31 segundos de diferencia en más de 4.100 kilómetros de recorrido.

De los 91 vehículos que largaron, sólo 32 llegaron a la meta. El tercero fue Caparros a 6 minutos del ganador, y cuarto se ubicó Marcilla marcando 33: 26'38" a un promedio de 122,6 kilómetros por hora.<

Fallecimiento en la Vuelta de Santa Fe de 1953

La Vuelta de Santa Fe de 1953 fue la 107º carrera de turismo carretera y 2º en el campeonato de aquel año. El circuito de 1.717 kilómetros estaba dividido en dos etapas: la primera de 927 y la segunda de 790, ambas partiendo y finalizando en Venado Tuerto.

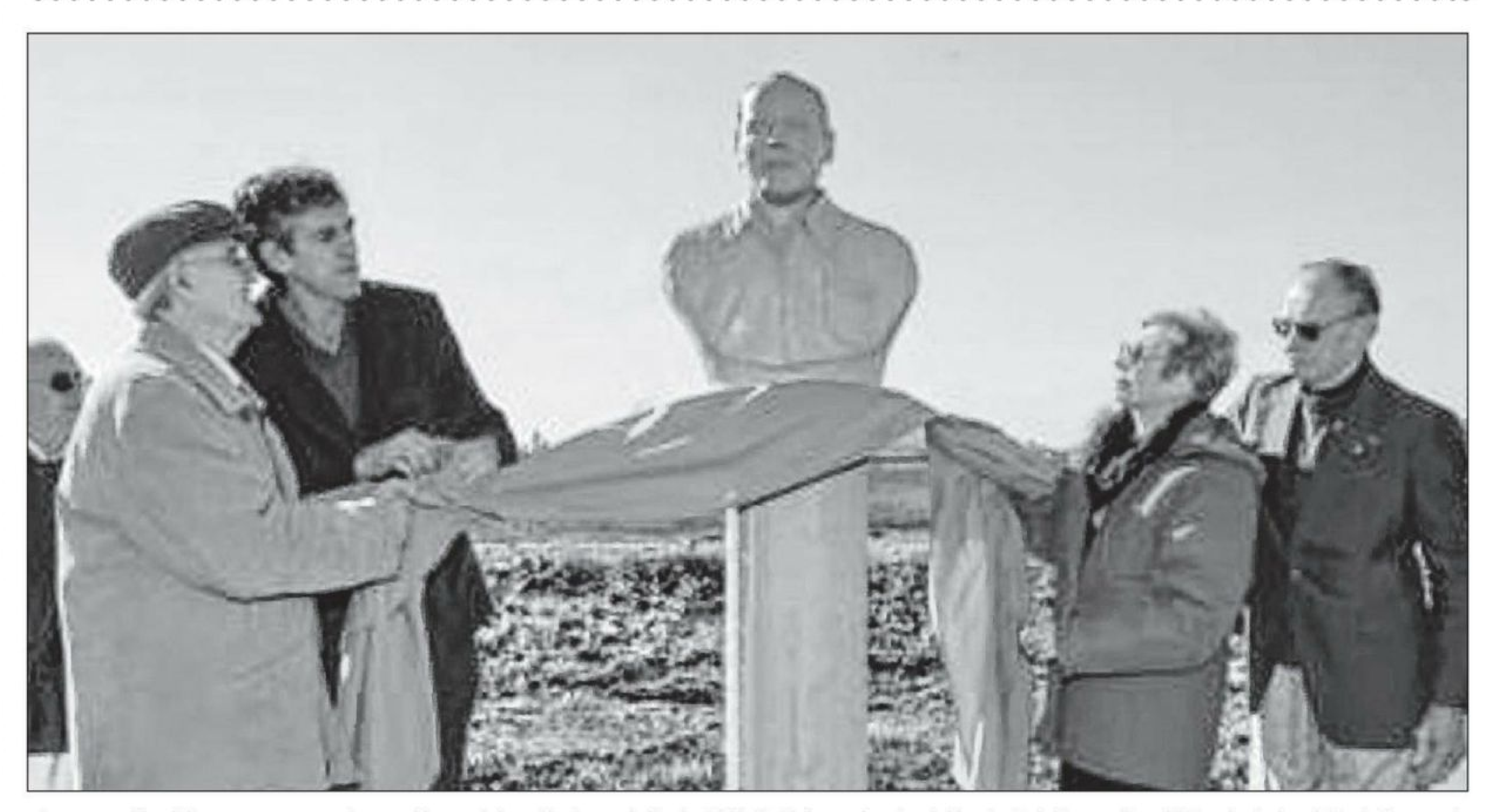
La competencia tuvo una muy buena convocatoria, con 50 inscriptos de todo el país. El primer lugar de partida y consecuentemente el número uno en el auto fue para Juan Gálvez, con Ford. Segundo se ubicó Marcos Ciani, con Chevrolet, y tercero Oscar Alfredo Gálvez, con Ford. En el cuarto lugar quedó el juninense Eusebio Marcilla, con Chevrolet, acompañado por Miguel Salem.

La primera etapa se largó el sábado 14 de marzo desde Venado Tuerto. Marcilla literalmente volaba con su máquina y venía liderando la competencia. En un tramo pavimentado de la entonces denominada ruta nacional 166 -hoy ruta provincial 70- a la altura del pueblo de Recreo, el juninense circulaba a aproximadamente 180 kilómetros por hora. Al llegar a una "T" con la ruta nacional 11, debía tomar por ésta girando 90º a la derecha. Fue entonces que el freno no funcionó, el auto se desplazó de costado e impactó contra una columna de hormigón, justo a la altura de la puerta del piloto. Por el violento golpe, el Chevrolet Nº 4 quedó doblado al punto que los paragolpes delantero y trasero casi se tocaban.

Marcilla y Salem fueron auxiliados inmediatamente por el público. Pocos minutos después el piloto Jorge Orduna se detuvo y los trasladó unos 15 kilómetros hasta el hospital de la ciudad de Santa Fe. Salem se pudo recuperar pero Marcilla falleció en el nosocomio. Tenía 38 años de edad.



>El auto de Marcilla, tras el accidente en Recreo, Santa Fe.

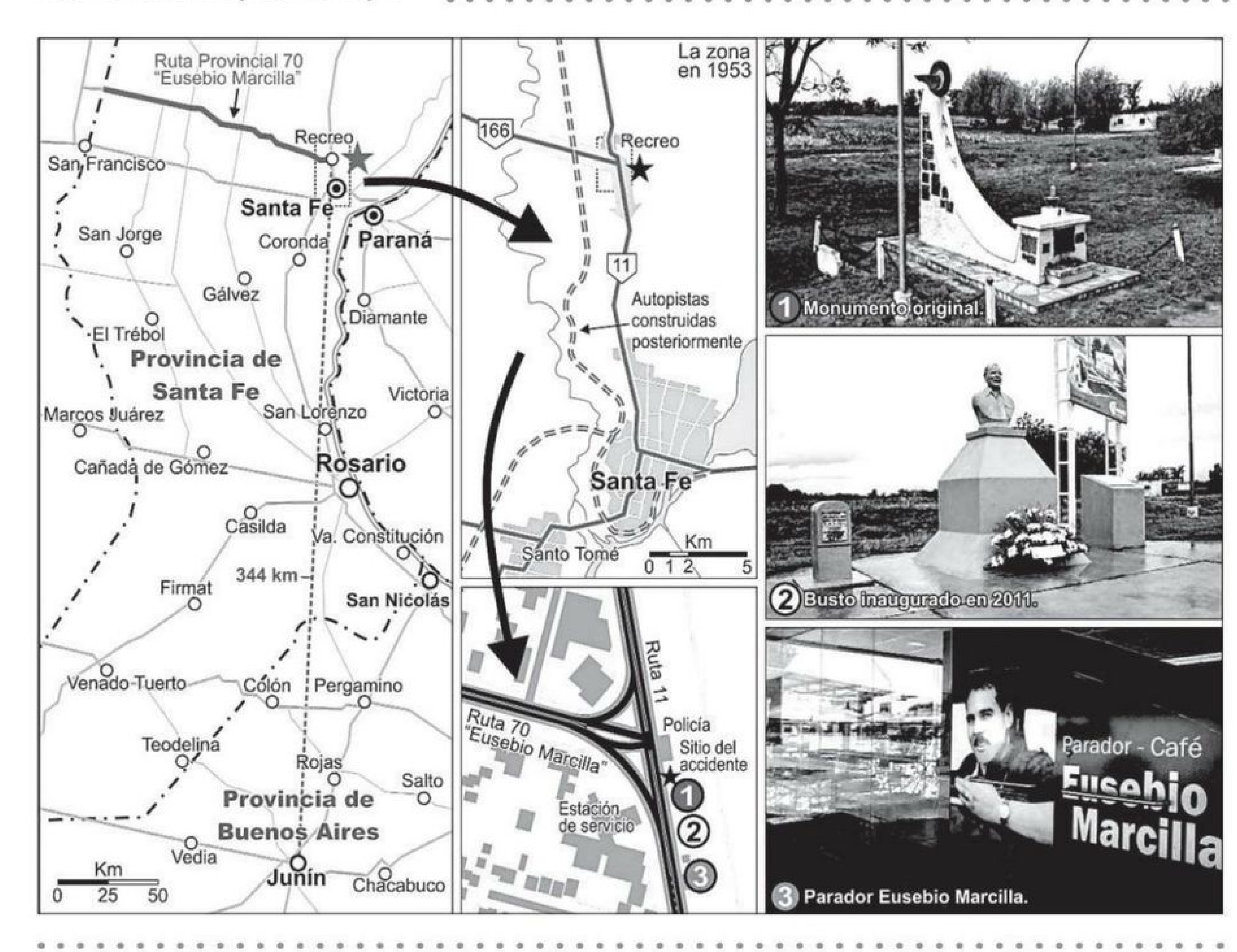

>Inauguración del nuevo monumento en el lugar del accidente, en julio de 2011. Participan el autor del busto, Luigi Lorenzón, el intendente local Mario Formento, Haydeé Marcilla y el presidente de la Comisión Permanente de Homenaje a Eusebio Marcilla, Norberto Gabutti.

Sólo catorce vehículos terminaron la primera etapa. El mejor tiempo lo marcó Carlos Menditeguy con poco menos de seis horas y media, a un promedio de 144,4 kilómetros por hora. Segundo quedó Carlos Lusso, a 6 minutos. Tercero se ubicó Marcos Ciani y cuarto Jorge Daly. El último que logró terminar la etapa fue Norberto Trevisi a más de una hora del puntero.

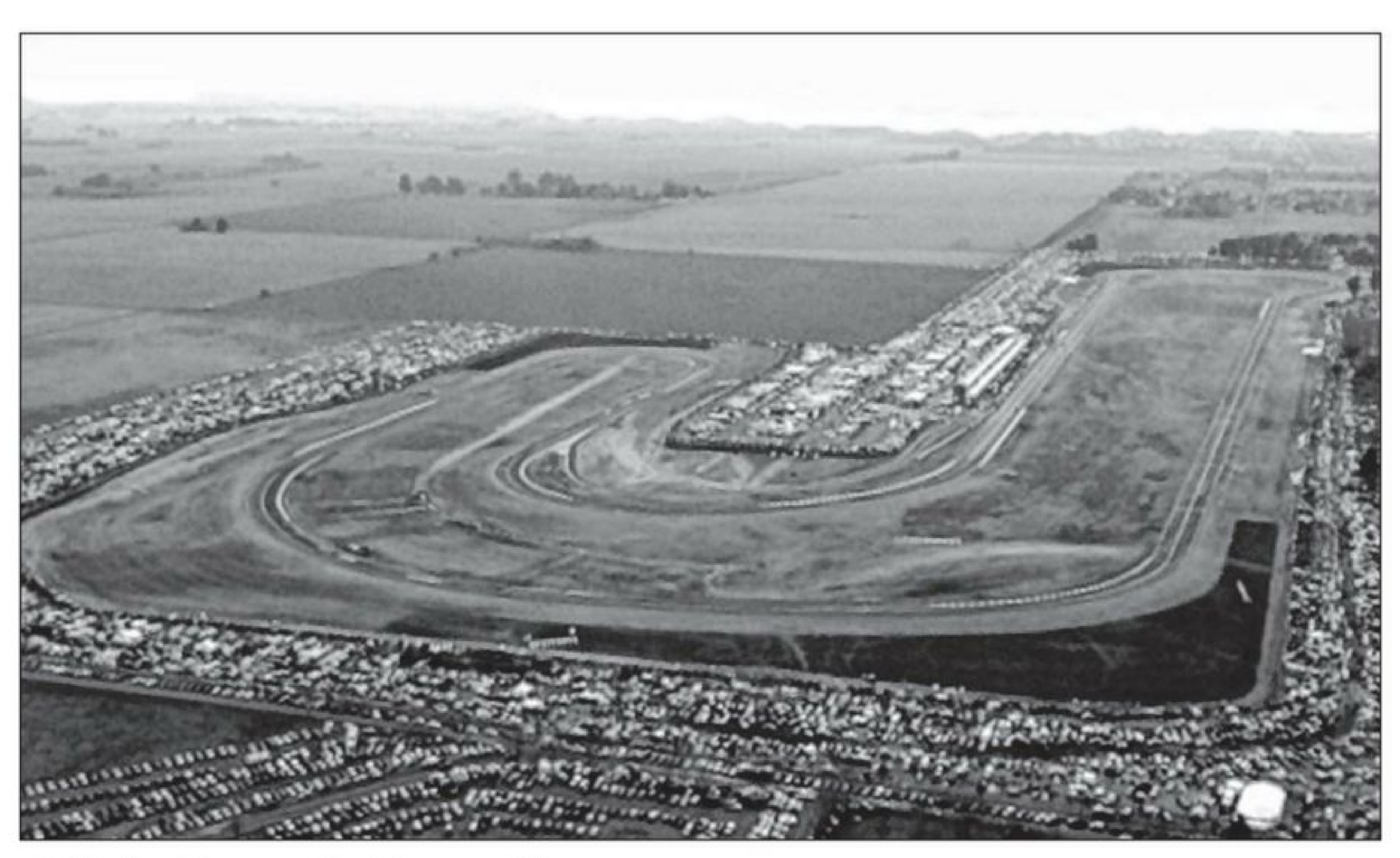
La segunda etapa se desarrolló el domingo 15 de marzo desde la misma localidad de Venado Tuerto, con un recorrido de 790 kilómetros. El juninense Obdulio Castro, uno de los catorce corredores que finalizaron la primera etapa, optó por abandonar la competencia y regresar a Junín por el fallecimiento de Marcilla. Los restantes trece competidores largaron la segunda etapa, que terminó ganando Carlos Lusso, con Ford. La clasificación general también fue para el cordobés, con un tiempo total de 13 horas y 15 minutos, a un promedio de 130 kilómetros por hora. El segundo puesto fue para Conrado Berti, con Chevrolet, y el tercero para Daimo Bojanich, con Ford.

Pero para el automovilismo argentino, y en particular para la gente de Junín, esta carrera quedó marcada por la tragedia. Eusebio Marcilla era en ese momento el abanderado de la ciudad, y haberse ganado el título de "Caballero del Camino" llenaba de orgullo a todos los juninenses. Su muerte paralizó y llenó de tristeza y desconcierto a toda la comunidad.

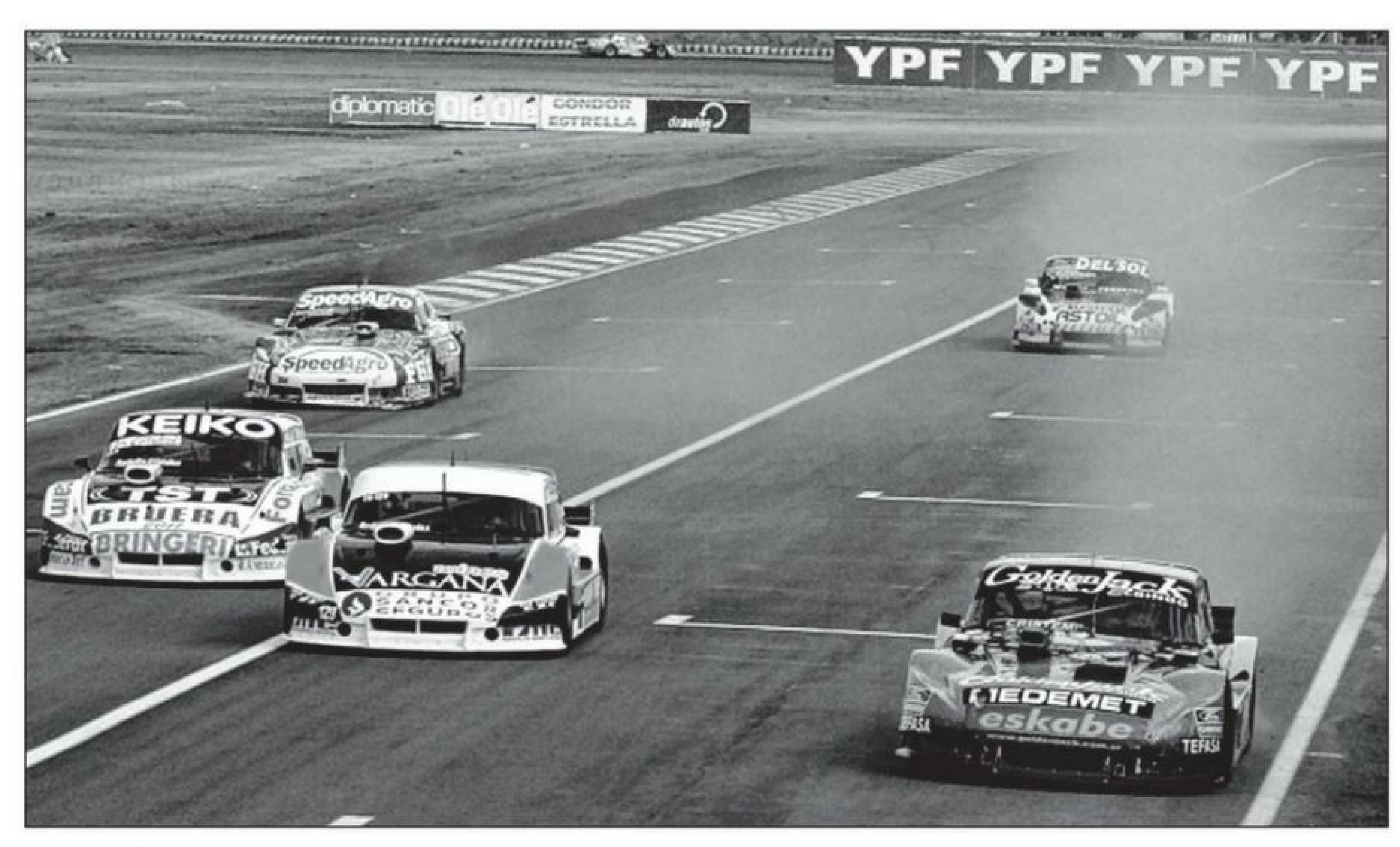
Aún hoy, a más de 60 años de su muerte, diferentes encuestas muestran a Eusebio Marcilla como el máximo ídolo deportivo de Junín.<




>Largada del Chevrolet Nº 4 "Ciudad de Junín", de Eusebio Marcilla.




>Multitudinaria inauguración del nuevo autódromo.



>TC en la inauguración del nuevo trazado del autódromo.

Autódromo Eusebio Marcilla

Los orígenes del autódromo de Junín se remontan a 1947, cuando el Auto Moto Club, fundado el año anterior, preparó una pista de tierra en el mismo lugar donde actualmente se encuentra el moderno circuito.

El 24 de agosto y con la competencia de fuerza limitada "Premio Ciudad de Junín", fue inaugurado el Autódromo "Mayor Alfredo J. Arrieta". La prueba fue ganada por el piloto Juan Tamborini a un promedio de 126,544 km por hora.

Durante las décadas de 1940, 1950 y 1960, el Autódromo Mayor Arrieta sería escenario de numerosas competencias. Pilotos como José Froilán González y Onofre Marimón lograron varios triunfos.

En 1970 se pavimentó la pista de 1761 metros. El nuevo Autódromo Regional del Oeste "Eusebio Marcilla" se inauguró el 3 de junio de 1971 con una competencia de Mecánica Argentina Fórmula 4, en la cual triunfó el piloto Carlos Ragno.

Durante los años 70 el flamante autódromo albergó competencias principalmente de Fórmula 4. En esa época se destacó también la presentación de la temporada internacional de motociclismo, el 21 de noviembre de 1971. En todas las categorías, los laureles se los llevó el español Ángel Nieto, campeón mundial de esa disciplina en aquel entonces.

Por esos años surgió el proyecto de un complejo automovilístico de gran jerarquía, integrando un circuito de primer nivel con un excelente entorno turístico. Sin embargo, la idea no prosperó y habría que esperar más de 30 años para que el sueño se hiciera realidad.

Ampliación

2006 2011
Circuito
Predio

Ya en los años 80, se planificó un circuito semipermanente para carreras de Turismo Carretera, aprovechando las excelentes condiciones del triángulo formado por las rutas 7, 65 y 188. Con el nombre "El Panorámico", funcionó entre 1983 y 1992 y fue uno de los más concurridos de todas las categorías. Con sólo 7 km de longitud, era casi comparable a un autódromo y ofrecía excelente visibilidad para los espectadores.

A principios del siglo XXI, el Auto Moto junto a la municipalidad de Junín, diversas organizaciones y empresas locales y amantes del automovilismo de nuestra ciudad y la región retomaron el sueño de un autódromo de jerarquía, a metros del Parque Natural Laguna de Gómez, de su infraestructura turística, campings y la posibilidad de practicar deportes náuticos, pesca y volovelismo.

Luego de varios años de trabajo, y tras casi 2 décadas sin TC, los días 5, 6 y 7 de agosto de 2011 Junín volvió a vivir la gran fiesta del automovilismo, con la inauguración del nuevo circuito del Autódromo Eusebio Marcilla, ampliado a 4.200 metros y con vías de escape, boxes, playones, tribunas, sanitarios, torre de control, sectores VIP e ingresos asfaltados.

El éxito fue notable: 50.000 espectadores colmaron el predio. El ganador fue Guido Falaschi, mientras que el juninense Gabriel Ponce de León logró el tercer puesto.

La infraestructura del autódromo permite utilizarlo también para otros espectáculos, destacándose la presentación del Indio Solari el 3 de septiembre de 2011, ante más de 120.000 espectadores.<


>Una carrera de TC en El Panorámico.


>Inauguración de la primera pista asfaltada, en 1971.